SUBARU ITALIA

- **Nuova Legacy 2.5 S.W. AWD**
- **Nuova Outback 2.5 AWD**

CARTELLA STAMPA

Nuova Legacy/Outback

Piccola storia

Legacy nasce nel 1989 come una vettura che vuole essere l'alternativa. Mai troppo evidente nell'estetica o nelle innovazioni stilistiche, si pone come contraltare allo stile europeo delle berline e station wagon alto di gamma. La sua caratteristica principale, in tutte e tre le generazioni precedenti, è stata sempre quella di avere dei contenuti tecnici e di funzionalità superiori alla media. Da sempre pensata per poter offrire il massimo in tema di sicurezza attiva e di facilità di guida oltre che di utilizzo, viene oggi presentata anche con un indubbio appeal estetico.

Un successo understatement

Di forte personalità, mai banale e, soprattutto, mai sopra le righe, questa quarta nuova generazione ha indubbiamente delle soluzioni estetiche che ancora di più la caratterizzano, al punto che l'appellativo di "alternativa" appare quanto mai di attualità.
Legacy è stata un successo mondiale di chiaro spessore. Per nove anni è stata dichiarata da una giuria di esperti la migliore station wagon in Canada, amata in Cile ed in Australia, negli U.S.A., assieme allo S.U.V. derivato Outback, è considerata una vettura ideale per sicurezza, versatilità e piacere di guida, al punto che se ne importano circa 100.000 unità l'anno.

Un progetto "alternativo"

La ragione di questo successo, che ha spinto gli ingegneri giapponesi a insistere sulla logica di questo progetto vincente, sta proprio nella versatilità. In qualunque situazione la si utilizzi, dimostra sempre di essere ai massimi livelli in fatto di comfort, piacere di viaggiare e sicurezza.

Più emozione

A tutto ciò, ed in un certo qual senso enfatizzando tutto ciò, con questa nuova generazione di Legacy/Outback si vuole sottolineare l'aspetto emozionale. Una vettura di questo tipo deve essere sì concreta e ricca di soluzioni atte a migliorare la sicurezza e la vita a bordo, ma deve anche emozionare, deve suscitare delle sensazioni positive già dal primo impatto. Già solo guardandone le prime fotografie.

Dati tecnici nuovo progetto

Il nuovo progetto può essere riassunto:

Legacy

Legacy

Larghezza mm 1730 + mm 35	rispetto al	mod.	attuale
Lunghezza mm 4720 + mm 40	”	”	”
Passo mm 2670 + 20 mm	”	”	”
Altezza mm 1470 - 45 mm	”	”	”
Altezza da terra mm 155 =	”	”	”
Peso kg 1390 - 110 kg	”	”	”
Potenza max 165 CV a 5600 giri/min + 9 CV	”	”	”
Coppia max 226 Nm a 4400 giri/min + 3 Nm	”	”	”

Outback

Outback

Larghezza mm 1770 + mm 25	rispetto al	mod.	attuale
Lunghezza mm 4730 + mm 10	”	”	”
Passo mm 2670 + 20 mm	”	”	”
Altezza mm 1540 - 40 mm	”	”	”
Altezza da terra mm 200 + 10 mm	”	”	”
Peso kg 1535 - 105 kg	”	”	”
Potenza max 165 CV a 5600 giri/min + 9 CV	”	”	”
Coppia max 226 Nm a 4400 giri/min + 3 Nm	”	”	”

L'estetica richiama gli stilemi del passato con un'impronta decisamente più “europea”, l'utilizzo del motore boxer consente di poter realizzare un profilo anteriore molto basso, proteso in avanti per sottolineare il piglio sportivo che motori e meccanica sono in grado di offrire. Il tutto è enfatizzato dalla calandra mol-

to prominente e dai gruppi ottici di particolare personalità e bellezza.

Anteriore

Al muso basso e profilato fa da contrasto il posteriore molto capiente con delle ampie superfici vetrate ed un portellone, anch'esso in lega leggera come il cofano motore, che facilita ogni operazione di carico.

Fianco

Il fianco quindi si presenta come sportivamente modellato, a cuneo, alleggerito dalla colorazione nera dei montanti e dalle ampie superfici vetrate. Un altro punto caratteristico del fianco sono gli specchietti che racchiudono le luci di direzione a LED, molto ben visibili.

Posteriore

Anche i gruppi ottici posteriori sono molto caratteristici e sottolineano l'aspetto sportivo dell'estetica della vettura.

Da sottolineare, a proposito di luci, quelle della retromarcia poste nel portellone e, ancor di più le luci dei retronebbia che sono posti simmetricamente ad esse sempre nel portellone. Per dare maggiore simmetria al tutto, anche dal punto di vista estetico, per la prima volta sono utilizzati dei LED per i retronebbia.

Retronebbia a LED: novità assoluta

Questa soluzione oltre che di indubbio piacevole design, ha una duplice valenza: estetica perché questa soluzione consente di poter avere un gruppo ottico che, quando è spento è perfettamente bianco, come le luci di retromarcia cui si contrappone ed anche funzionale dato che i LED sono più luminosi delle lampade a filamento, non si esauriscono, sono più leggeri e hanno una velocità di accensione maggiore.

Interni

L'interno è quello che, forse, ha subito una deviazione stilistica molto più decisa. Proprio l'interno è stato molto "europeizzato". Ora ci si trova a bordo di una vettura familiarmente nota, con componenti che sia a vista, che al tatto sono molto simili a quelli che usualmente si utilizzano nelle station wagon europee. Rimane la funzionalità tipica di Subaru, la maniacale precisione nella disposizione delle cose, nella ricerca del particolare funzionale, o della funzionalità nel particolare. Una struttura di in-

terni incentrata sull'ergonomia, sulla ricerca delle forme e dei materiali per offrire l'ambiente di guida più accogliente, comodo e funzionale che si possa desiderare.
Al centro della consolle, di foggia hitech grazie all'impiego del metallo spazzolato, alloggiano, a seconda degli allestimenti, il lettore CD con un caricatore da 6 dischi, il sintonizzatore, la plancetta di controllo del climatizzatore automatico.

Meccanica

La meccanica poggia sui pilastri Subaru: motore boxer, AWD, basso baricentro, scocca robusta e leggera.
Come sempre, però, il tutto è stato notevolmente rivisto, rielaborato e presentato con forme e contenuti rivoluzionati.

La riduzione dei pesi

Il punto più interessante dell'intero progetto è la riduzione dei pesi. Tutto, a bordo è stato rivisto in funzione del peso, senza, ovviamente, rinunciare a niente di quello che in passato era stato raggiunto. Il risultato ottenuto ha dell'incredibile, infatti sono stati mediamente tolti più di 100 kg in ogni modello, in funzione degli allestimenti!
Al punto che oggi è difficile pensare di raggiungere un obiettivo migliore di quello di proporre una station wagon capiente, sicura e comoda, di 2.5l di cilindrata, con una trazione integrale permanente ad un peso di gran lunga inferiore ai 1500 chilogrammi.
Spesso si giustifica il mancato impiego della trazione integrale per un eccessivo dispendio di energie dovuto principalmente al peso esagerato di questa soluzione tecnica. Ebbene pensare che qui siamo di fronte ad una vettura che è aumentata nelle dimensioni generali (lunghezza, larghezza, passo e carreggiata), tra le più ricche di contenuti tecnici, veloce, sicura, piena di soluzioni funzionali e di benessere, che risulta essere tra le più robuste in caso di collisione (da ricordare che la generazione precendte è stata definita come la migliore station wagon della sua

Alleggerita ma robusta

categoria, dall'IIHS, l'Insurance for Highway Safety americano, mentre questa nuova presenta dei valori flessione, torsione e protezione della cellula abitativa superiori) che presenta un peso totale di gran lunga inferiore alle pari equipaggiate concorrenti, è decisamente un primato degno di nota.

Sull'alleggerimento totale della vettura, realizzato con la rivisitazione di centinaia di particolari, si basa tutta lo sviluppo del progetto, soprattutto in tema di performance.

L'esperienza dei rally

Per arrivare a questi risultati gli ingegneri nipponici si sono basati anche sulle esperienze fatte nel campionato mondiale rally dove il peso e la sua distribuzione sono di fondamentale importanza per le prestazioni dinamiche delle vetture da gara. Anche in una vettura stradale, comunque, la sapiente distribuzione di pesi e il calcolo raffinato del posizionamento degli assi di rotazione (imbardata, rollio e beccheggio) costituiscono la base per la definizione del comportamento dinamico di una vettura, indipendentemente dalla trazione utilizzata.

Come è successo per Legacy e Outback 4° generazione.

Un dinamismo più sportivo

Infatti la minore massa ha permesso ai tecnici di accentuare l'aspetto sportivo della guida, riducendo di molto le reazioni dinamiche (come rollio e beccheggio) intervenendo sulle sospensioni (Mc Pherson all'anteriore, sinonimo di precisione di traiettorie e multilink al posteriore, per dare un rigore alla direzione di marcia senza sbavature). Contemporaneamente anche l'impianto frenante, con piccoli aggiustamenti di potenziamento, risulta essere tra i più potenti e affidabili nel panorama motoristico delle station wagon/SUV mondiale.

Non sembra ma l'Outback ha una luce da terra tra le maggiori tra i S.U.V. in circolazione

A proposito vale la pena anche ricordare che con i suoi 200 mm di altezza da terra ed il peso particolarmente contenuto, l'Outback, pur non essendo stato pensato come un fuoristrada, è ca-

pace di muoversi su terreni veramente difficili, con una sicurezza e una affidabilità degne di un vero e proprio fuoristrada, oltre a mantenere una maneggevolezza ed una facilità di guida alle alte velocità come una station wagon sportiva.
Ed è proprio il peso il grande alleato di questa facilità di guida che sia Legacy che Outback dimostrano immediatamente.

Motore boxer rivisto e corretto

Il propulsore utilizzato è il boxer, punto di forza di tutti i progetti Subaru. In questo caso è stato rivisto in molti particolari per il peso, per l'inquinamento (è Euro 4) e per l'erogazione della coppia motrice. L'intervento più evidente è l'utilizzo di una farfalla dell'acceleratore gestita elettronicamente. Soluzione che consente una erogazione della coppia motrice molto più fluida ed un controllo di consumi ed emissioni maggiore.

AWD simmetrica Subaru

La trazione è sulle quattro ruote permanentemente collegate al motore attraverso un differenziale autobloccante centrale. La percentuale di coppia trasmessa, nel caso di trasmissione manuale, è del 50% all'anteriore e 50% al posteriore. La caratteristica di questa trasmissione è la sua perfetta simmetria, nella distribuzione della coppia ma anche nella realizzazione dei componenti. L'equilibrio che si raggiunge in questa evoluzione è tale che in qualsiasi situazione ci si possa trovare, in accelerazione, in decelerazione, in curva su fondo stradale favorevole o estremamente difficile, la vettura ha sempre lo stesso omogeneo e neutro comportamento.
È un risultato che è stato ottenuto con decenni di esperienze e continue evoluzioni. Non ultima per importanza l'esperienza di oltre dieci anni di campionato mondiale rally, dove le sollecitazioni della trasmissione sono tra i punti nolenti (o vincenti) di una vettura.

Trasmissione manuale

La trasmissione manuale a cinque marce utilizza, come regola per tutte le trasmissioni manuali Subaru, il Dual Range, la pos-

sibilità di inserire delle marce ridotte, delle mezze marce, per aumentare la brillantezza della vettura in condizioni di uso gravoso come la montagna, la città o lo sterrato.

Trasmissione automatica

Una novità importante si trova nella trasmissione automatica. Al noto cambio a quattro marce a gestione elettronica e ripartizione della coppia motrice tra i due assi variabile elettronicamente in funzione delle esigenze di guida, è stato modificato sostanzialmente il software di gestione e di conseguenza anche la sua funzionalità.

La leva di comando si muove su di una griglia più semplice dove alle canoniche posizioni di P, R, D si aggiunge la possibilità di inserire un programma Sport. Questo avviene quando dalla posizione D si sposta la leva a sinistra. Il programma S prevede un controllo più diretto delle cambiate ed una analisi delle varie situazioni di marcia. Infatti riconosce per esempio la discesa, la curva e la decelerata improvvisa (attraverso vari parametri primo dei quali è la velocità con cui si agisce sul pedale elettronico dell'acceleratore). Tutte situazioni dove è necessario mantenere la marcia inserita senza passare alla successiva superiore, come avveniva nei programmi dei cambi tradizionali.

Inoltre, da questa posizione della leva, si può accedere al programma Manuale spostandola in avanti per inserire la marcia successiva o indietro per scalare.

Queste funzioni M sono gestite da un programma (denominato SPORTSHIFT) che è stato sviluppato e brevettato direttamente dalla Prodrive, la factory che realizza le vetture del mondiale rally. L'esperienza dei tecnici Prodrive nella realizzazione di trasmissioni automatiche a controllo elettronico e gestione manuale è tale che da sola è una garanzia della qualità delle cambiate che questo nuovo programma sequenziale sarà in grado di offrire.

Sicurezza

Un ultimo aspetto da considerare per una vettura così ricca di soluzioni tecniche è la parte sicurezza. Da sempre Subaru pone la sicurezza al centro di ogni sua realizzazione. In modo particolare è la sicurezza attiva che fa di ogni Subaru una vettura particolare. Ogni progetto viene sviluppato secondo la logica che prima è meglio prevenire qualsiasi situazione di disagio, poi eventualmente si corre ai ripari con la protezione in caso d'urto. Comunque ciò non toglie che anche a livello di sicurezza passiva le Subaru siano un gradino sopra alle altre.
In questa nuova generazione di Legacy/Outback il lavoro principale è stato fatto sulla scocca. Ogni parte del telaio è stata collegata in modo che, in caso d'urto, da qualsiasi parte provenga, l'energia dell'impatto possa trovare delle linee di fuga complesse in modo da scaricare quanta più energia possibile prima di interessare le parti vitali della vettura.
Pur alleggerendone la struttura, il telaio così realizzato consente, per esempio, in caso di impatto frontale offset un arretramento inferiore dell'abitacolo rispetto al modello precedente (nella prova realizzata dall'IIHS come descritto precedentemente). Inoltre la cellula abitativa è protetta da una evoluzione della serie di tre anelli, come già il modello precedente, che costituiscono una barriera quasi impenetrabile, in grado di proteggere al meglio guidatore e passeggeri.

Airbag

Oltre a queste corazze d'acciaio, essi possono contare anche su due air bag frontali a doppio effetto, in funzione dell'entità della collisione, a due airbag laterali per la protezione delle anche e del busto e agli appoggiatesta attivi che consentono di poter proteggere le vertebre cervicali in caso di tamponamento.

Dinamicamente molto equilibrata

Come si può intuire una vettura dinamicamente molto equilibrata che sfrutta a meglio le caratteristiche del motore boxer da 2,5l, tanto da proporre una guida sportiva e molto "diretta". Gli inse-

rimenti in curva sono sempre molto precisi e il retrotreno segue senza sbavature, assicurando una sicurezza ed una tranquillità di guida fuori da ogni dubbio.

Tutto ciò, nel caso della Outback, si può realizzare anche in percorsi sterrati dove la vettura eccelle per comfort, velocità e sicurezza.

Emozione, intelligenza e stile

Emozione, intelligenza e stile. Questa è la sintesi con cui si può etichettare questa nuova generazione di Legacy/Outback.

Nuova Legacy
Estetica e design

Un insieme per il piacere di guida

La nuova generazione di Legacy/Outback è quasi una rivoluzione che trascende tendenze e mode e persegue principi di valore duraturi. Sono trascorsi 14 anni dalla nascita della prima Legacy nel 1989. Ora con la sua quarta generazione Legacy/Outback sono determinate a entrare nella sfera della "sensibilità", mantenendo la loro identità come Subaru, sotto le parole chiave: "Emozione" e "Intelligenza".

Il bene primario durante questi 14 anni sono gli utenti delle attuali Legacy/Outback di tutto il mondo, che hanno consentito di raggiungere un lusinghiero successo internazionale. La quarta generazione di Legacy/Outback deve rispondere alle attese del mercato proponendo un valore complessivamente superiore.

Le premesse ci sono tutte e lasciano ben sperare.

In generale, l'industria automobilistica tende a sfruttare mode e tendenze. Tuttavia i marchi maggiormente consolidati perseguono principi certi e duraturi che rispondono costantemente ai valori universali, alle nuove sfide e alle fluttuazioni del mercato. Con una immutata volontà di non allontanarsi dalle sue consuetudini, anche Subaru aspira ad affermare la posizione del marchio a livello mondiale, attraverso la quarta generazione di Legacy/Outback. Adattarsi alle fluttuazioni di mercato e perseguire principi duraturi e consistenti non deve essere visto come una alternativa mutuamente esclusiva. Un'evoluzione di successo dipende dalla capacità di adattare questi principi fondamentali alla situazione contingente in evoluzione.

Legacy/Outback è una gamma in evoluzione, il cui DNA di base migliora costantemente rispondendo alle esigenze del mercato globale in evoluzione. Per questo motivo la filosofia è quella di perfezionare continuamente e costantemente Legacy/Outback per guadagnare posizioni di prestigio sui mercati mondiali.

Sin dalla prima generazione, le Legacy/Outback hanno avuto come concetti base:

Concezione estetica

Wagon Outback

"Andare dovunque in sicurezza, velocemente e comodamente"

e

"Guida attiva, Sicurezza Attiva"

Questa combinazione di prestazioni sportive e comfort è stata ulteriormente rafforzata. Questi concetti sono apprezzati in tutti i mercati e porteranno il grande valore di Legacy a livelli ancora più elevati con questa quarta generazione. In termini più specifici, i seguenti tre punti supportano tali concetti.

1) Perseguire principi duraturi e consistenti ed integrare le nuove esigenze del mercato globale.

Che rappresenta la base di sviluppo di questa vettura.

2) La Legacy/Outback deve essere una vettura che…

* significhi qualità, con massima cura ai dettagli
* esprima la coscienziosità, la meticolosità e la filosofia di Subaru
* consenta ai clienti di avvertire l'evoluzione di questi concetti
* sia sostenuta da un modo di pensare logico.

3) Il design è il punto di contatto con i clienti.

* Stile sportivo e dinamico che preannuncia una nuova esperienza di guida
* Dettagli che esprimono l'essenza della vettura
* Interni che offrono il fascino delle alte prestazioni con un senso di funzionalità avanzata e di alta qualità.

Sostenuta da questi concetti, Legacy/Outback arriverà ad una concretezza ed a un piacere di guida mai raggiunti prima.

Emozione

La quarta generazione di Legacy/Outback è una vettura in grado di trasmettere a chiunque, indipendentemente dalla cultura del proprio Paese, la sensazione di «vettura divertente". Con "il perseguimento di prestazioni di guida, funzionalità ed eleganza" come fondamento, Legacy/Outback è stata sviluppata per proporre un piacere di guida eccezionale sia alle alte velocità, che nella guida normale. Chi la guida si sentirà soddisfatto anche quando è bloccato nel traffico o semplicemente appena si siede al volante. L'obiettivo è di andare oltre le semplici specifiche e assicurare "Prestazioni sensuali" sotto l'egida della parola chiave che è "Emozione".

Intelligenza

La quarta generazione di Legacy/Outback assicura elevato valore con prestazioni di sicurezza, sia attiva che passiva, ai vertici dei valori mondiali, e prestazioni sensuali con consumi d'eccellenza, supportati dalla riduzione del peso. In questo caso l'obiettivo è di garantire questo valore "Intelligente" perché la scelta dei clienti risulti per loro la migliore.

Il valore di Legacy/Outback si trova non solo nelle sue caratteristiche tecniche ma anche nelle sue "Prestazioni sensuali" e nel suo "Valore intelligente." Questa è la proposta per i mercati di tutto il mondo in qualità di esclusività di un marchio giapponese.

La nuova Legacy/Outback propone un pacchetto di grande consistenza come accade sin dalla sua prima generazione: una combinazione di prestazioni e funzionalità. Grazie al suo baricentro basso e alla trazione integrale AWD simmetrica, raggiunge prestazioni di assoluto livello.

Ma con tutta la praticità di un'ampia zona di carico e di uno spazioso abitacolo anche la funzionalità di Legacy/Outback è stata ottimizzata.

Esteticamente i punti su cui si è lavorato sono:

- Frontale elegante e sinuoso grazie alla precisa raccordatura del cofano con il paraurti anteriore.
- La linea pulita dei gruppi ottici ed il senso di stabilità conferito dal muso allungato esaltano la personalità.
- Il profilo del parafango anteriore enfatizza ruote e pneumatici.

Prestazioni aerodinamiche

- Prestazioni aerodinamiche d'assoluta eccellenza a livello mondiale (Cx 0,30 per Legacy e 0,34 per Outback) e fiancate slanciate che si raccordano perfettamente con la forma delle porte, il muso profilato e il disegno della coda.

Sistema aerodinamico sotto al pianale

- Ogni aspetto delle caratteristiche aerodinamiche è stato migliorato grazie ai seguenti accorgimenti.
  Impiego di uno spoiler sotto al paraurti.
  Ruote anteriori con flap frontali.
  La forma della slitta sotto al motore è stata ottimizzata.
  Ruote posteriori con flap frontali.
  La forma della slitta sotto al serbatoio è stata ottimizzata.
- Il disegno dei gruppi ottici anteriori e posteriori accentua il senso di stile ed alta qualità.
- I gruppi ottici posteriori dotati di elementi multipli con riflettenti tridimensionali, determinano un senso di alta qualità.
- Il doppio terminale di scarico che si protende sui due lati è un elemento integrante della sportività di Legacy/Outback e del suo gruppo motopropulsore oltre a perseguire una logica simmetrica come il resto della meccanica.

La larghezza aumentata a 1.730 mm (+3,5 mm) raggiunge una serie di indubbi vantaggi:

1) Prestazioni di guida e maneggevolezza migliorate

Stabilità e manovrabilità sono state straordinariamente migliorate grazie alla carreggiata più larga ed agli pneumatici di mag-

gior diametro. La carreggiata più ampia ha contribuito anche ad una maggiore facilità di guida conservando pressoché invariato il raggio minimo di sterzata.

2) Prestazioni di sicurezza migliorate

Mentre sul modello attuale la maggiore sicurezza aveva implicato un notevole aumento del suo peso, la totale revisione della struttura della scocca ha consentito sia di ridurre il peso che di aumentare ulteriormente le prestazioni di sicurezza.

Dimensioni vettura

3) Linea esterna dinamica

Aumentando le dimensioni vettura si è ottenuta una linea dalle migliori prestazioni aerodinamiche senza dover sacrificare la spaziosità dell'interno.

La maggiore larghezza della carrozzeria è stata utilizzata per ampliare lo spazio all'altezza delle spalle che gioca un ruolo importante nella facilità di guida ed offre maggiore spazio per l'assorbimento della forza dell'urto in caso di collisione laterale.

Per ottenere una guida più sportiva con un senso di grande sicurezza, gli angoli superiori ed inferiori della visuale laterale sono stati rivisti ed ottimizzati.

L'altezza minima della posizione del bacino del pilota è stata abbassata di 5 mm con lo scopo di migliorare il piacere di guida.

Posizione di guida

L'escursione di regolazione è stata ampliata rispetto ai modelli attuali in modo da soddisfare una più ampia gamma di taglie.

I sedili elettrici sono equipaggiati anche di supporto lombare che sostiene con efficacia la regione lombare dei passeggeri.

Lo scorrimento del sedile è stato ampliato di 10,5 mm (3 mm in avanti e 7,5 mm all'indietro) per una escursione totale di regolazione di 240 mm.

La posizione eretta è stata spostata in avanti di 8 gradi.

La seduta può essere sollevata di 40 mm.

L'inclinazione della seduta è stata mantenuta di 6 gradi.

Una fusione di prestazioni di guida, funzionalità e bellezza

Allo scopo di offrire una posizione di guida più naturale e di rendere più facile qualsiasi operazione, le posizioni di impugnatura del volante e della leva del cambio sono state avvicinate al sedile di guida. Con lo stesso scopo anche la gamma di regolazioni in inclinazione del volante è stata ampliata.

La posizione d'installazione del gruppo propulsore è stata abbassata di 22 mm all'estremità anteriore ed abbassata di 10 mm all'altezza del differenziale anteriore.
Lo spazio fra cofano e motore è stato aumentato diminuendo l'angolo d'installazione ed abbassando la posizione d'installazione del motore per una migliore protezione dei pedoni e conseguente possibile minore gravità delle ferite alla testa, secondo le future normative anticollisione europee.

Riduzione del momento d'inerzia e d'imbardata

La stabilità di marcia è stata ulteriormente ottimizzata da questa soluzione che abbassa il baricentro della posizione d'installazione del gruppo propulsore.
La diminuzione dell'angolo d'installazione ha anche consentito una minore angolazione del giunto dell'albero di trasmissione in modo da ridurre possibili vibrazioni e rumorosità

La riduzione di peso di Legacy/Outback ha anche ridotto il momento d'inerzia e d'imbardata, a tutto vantaggio della maneggevolezza e della stabilità di marcia.
Gli interventi in questo senso sono stati molteplici. Si sono deliberatamente adottati elementi leggeri in molte parti. Inoltre sono stati adottati cofano, vano del portellone posteriore e traversa dei paraurti in alluminio.

AWD Simmetrica

Da Gennaio 2003 per definire la trazione integrale permanente AWD secondo la tecnologia Subaru si utilizza a livello mondiale la dicitura "AWD Simmetrica".

Questo soluzione per Subaru rappresenta il sistema ideale di propulsione e verrà mantenuto in futuro per assicurare alla clientela di godere di sicurezza, confort e piacere di guida in tutte le condizioni del fondo stradale.

Lo stile

Pur mantenendo gli elementi stilistici e la pulizia della Legacy/Outback originale, lo stile di Legacy/Outback esprime una nuova identità, distinguendosi per bellezza, sportività e dinamicità del suo profilo che ben si addice alle sue prestazioni.

La concezione dell'estetica è quella di esprimere quanto ci si può attendere in fatto di stabilità e prestazioni dinamiche in marcia, ed è basata sul baricentro basso del motore orizzontale a cilindri contrapposti e della AWD Simmetrica.
La qualità di finitura dei dettagli mostra l'impegno di Subaru per raggiungere una qualità estetica esterna eccellente.

La finestratura laterale continua resta una peculiarità dell'identità della wagon. Con la linea rastremata di cintura e del profilo del tetto, la linea della nuova wagon risponde a doti di funzionalità e di prestazioni aerodinamiche.
Basata sulla linea sportiva della Legacy wagon, la Outback presenta paraurti più massicci e dei codolini laterali sui passaruota che ne esprimono il carattere di crossover wagon dinamica e sofisticata.
Per sottolinearne la raffinatezza, sono stati adottati alcuni dettagli e componenti estetici esclusivi, come la mascherina di grande impatto dinamico, il cofano arcuato e le ampie protezioni sulle fiancate.
Per la funzionalità sono state adottate delle barre del tetto sportive di tipo integrato.
La Outback è in tinta unita, per sottolinearne il senso di omogeneità della linea e con la parte inferiore nera a donargli impronta di sportività anche nell'estetica.

Con l'aumento della larghezza della carrozzeria è stata realizzata una linea rastremata sia davanti che dietro che ne migliora le prestazioni aerodinamiche senza sacrificare lo spazio interno.

Sono state adottate luci del tipo a proiettore su tutti i modelli sia per una estetica più definita e personale che per avere migliori prestazioni di luminosità.
Le luci d'ingombro sono del tipo a barra trasversale e sono un elemento integrante della personalità della linea, oltre a costituire un elemento di maggiore qualità percepita nei dettagli.
La snellezza della linea è stata accentuata grazie al riposizionamento della batteria e del serbatoio del lavacristalli, e spostando i fari indietro di 80 mm, alleggerendo così la linea del frontale.

Le cerniere della porta di nuova realizzazione consentono un funzionamento più agevole ed una più gradevole sonorità di azionamento.
Cambiando la struttura della tenuta delle guarnizioni e della superficie della carrozzeria è stato possibile ridurre la reazione complessiva della guarnizione di tenuta mantenendo la stessa pressione di sigillatura.
Anche se le porte sono più leggere, è stato possibile mantenere le stesse prestazioni in tema di tenuta.

Nuova Legacy
Motore e trasmissione

Progetto ambizioso

L'obiettivo dei tecnici era di creare un propulsore di classe che fosse in grado di aumentare le prestazioni fin qui ottenute, con consumi ed emissioni inferiori, il tutto con una erogazione della coppia fluida e priva di esitazioni.

Principali interventi

Il già elevato potenziale del motore boxer fin qui usato è stato clamorosamente aumentato grazie all'impiego della gestione elettronica della farfalla dell'acceleratore, dello scarico a pulsazione costante e di uguale lunghezza, del collettore d'aspirazione ad alta efficienza di tipo verticale e del doppio terminale di scarico, oltre ovviamente ad una infinita altra serie di interventi a questi consequenziali.

Il motore così ottenuto si distingue per un bilanciamento straordinario fra prestazioni di marcia e regime di utilizzo, efficienza nei consumi e pulizia allo scarico (tanto da rispondere alle norme EURO D4).

Interventi consequenziali all'interno del motore

Gli interventi hanno interessato una serie di nuovi componenti: testata cilindri, sistema di gestione elettronica acceleratore, monoblocco, pistoni e segmenti, albero motore, albero a camme, sistema di scarico 4-2-1 a pulsazione costante e pari lunghezza, copricatena, coppa dell'olio, alzata valvola di scarico, guarnizione testata, catalizzatore, silenziatore.

Principali vantaggi

Vantaggi degli interventi:

Sistema di gestione elettronica dell'acceleratore, pari lunghezza e pulsazione costante (tubo di scarico 4-2-1)	>	Maggiore coppia, minore rumorosità
Guarnizione testata	>	Robustezza
Testata cilindri	>	Riduzione del peso
Camicia cilindro (maggiore rotondità, pareti più sottili)	>	Riduzione disturbi
Perni di banco albero motore	>	Riduzione disturbi
Pistone e segmenti	>	Riduzione degli attriti per minori consumi
Albero a camme (Tipo cavo)	>	Riduzione del peso
Alzata valvole d'aspirazione (nuovo profilo)	>	Maggiore potenza
Doppia marmitta	>	Motore con più coppia e maggiore potenza
Catalizzatore	>	Gas di scarico ottimizzati
Camma valvola (Tipo cavo)	>	Riduzione del peso
Raffreddatore olio	>	Corrispondente allo scarico 4-2-1
Sistema di ritorno carburante	>	Efficienza nei consumi
Copricatena	>	Riduzione del peso, migliori prestazioni
Camme valvole di scarico	>	Riduzione del peso

Sistema di gestione elettronica dell'acceleratore ETCS

Una erogazione della coppia motrice più raffinata è stata resa possibile dal collegamento elettronico fra pedale dell'acceleratore e farfalla tramite il sistema di gestione elettronica dell'acceleratore.

Il nuovo sistema ha permesso di eliminare gli sbalzi nell'erogazione della coppia tipici delle farfalle di tipo meccanico convenzionale legati alla loro proporzionalità di apertura con i movimenti del pedale dell'acceleratore. La linearità di funzionamento dell'acceleratore e della risposta della farfalla sono state in questo modo ampiamente migliorate.

Testata cilindri

Diminuzione generale del peso mediante affinamenti e riduzioni dimensionali.

Ottimizzazione del flusso dell'aria con la modifica della struttura di aspirazione/scarico.

Camicie cilindri

Il progetto dei cilindri è stato rivisto per aumentarne la rigidità. Le camicie cilindri (in fusione d'acciaio) sono ora più sottili, leggere e concentriche (migliorata la rotondità) per ridurre vibrazioni e rumorosità, e mantenere anche un gioco ideale costante fra pistoni e cilindri.

Supporti albero motore

Nel perno in alluminio che supporta l'albero motore è stata fuso del metallo ad alta resistenza (metallo sinterizzato) per mantenere un gioco ideale fra albero motore e motore indipendentemente dalle fluttuazioni termiche e per ridurre rumore e vibrazioni.

Pistoni e segmenti

Per migliorare il consumo di carburante, la superficie del segmento superiore è stata trattata, la resistenza alla trazione del raschiaolio è stata ridotta ed è stato diminuito il peso di pistoni e spinotti per ridurre gli attriti.

Albero a camme

L'albero a camme utilizzato è di tipo cavo il che contribuisce a ridurre il peso di 0,5kg e l'inerzia, a tutto vantaggio dei consumi

Condotti di aspirazione

Per ridurre la resistenza all'aria, è stata usata una configurazione dei condotti di aspirazione con entrata della luce d'aspirazione aria di ciascun cilindro di fronte alla farfalla, migliorando la potenza.

Doppia marmitta di scarico

L'uso di una doppia marmitta di scarico riduce la resistenza dinamica dei gas di scarico e migliora coppia e potenza del motore e sonorità dello scarico.
Si tratta di marmitte a sviluppo rettilineo a bassa contropressione analoghe a quelle usate sui motori da corsa, definite dalla casa come «Doppio scarico a contropressione ultra ridotta e grande capacità.»

Catalizzatore

Per ridurre le emissioni, sono stati adottati catalizzatori e precatalizzatori. Un catalizzatore ad assorbimento di HC è utilizzato nei catalizzatori sia anteriore che posteriore.
La temperatura di apertura delle valvola termostatica dei modelli SOHC è stata aumentata a 82 gradi, con un incremento di 4 gradi per ridurre le perdite di raffreddamento. L'aria più calda migliora il consumo di carburante migliorando la combustione.

Aspirazione aria

Il condotto d'aspirazione preleva l'aria fresca aria al di sopra del radiatore per ridurre vibrazioni, rumorosità e abbassare la temperatura dell'aria aspirata.

Nuova sonorità del boxer Subaru

È stata cercata una nuova sonorità per il boxer Subaru. Con Legacy/Outback è stata rivolta particolare attenzione alla sonorità dello scarico, creando un nuovo sound: un elemento in più per accrescere il piacere di guida.
Sempre più attenzione si da alla sonorità dello scarico al punto che recentemente alcuni costruttori hanno iniziato a curare quest'ultimo come elemento di caratterizzazione del marchio e del modello, come nel caso di Ferrari e Harley-Davidson.
Impiegando un sistema di scarico a pulsazione costante e di uguale lunghezza, è stata modificata la precedente rombosità, creando un nuovo suono in grado di sottolineare l'individualità di Subaru anche in questo particolare. La nuova sonorità del boxer Subaru dalla piacevole alta frequenza è in linea con le doti di silenziosità richieste ad una vettura di lusso ed adatto alle prestazioni di Legacy/Outback.
Oltre che per migliorare la qualità sonora, gli interventi fatti hanno anche migliorato le prestazioni del motore. Modificando la disposizione dei tubi di scarico e cambiando la forma dei catalizzatori principali e secondari si sono anche ridotte le contropressioni interne a tutto vantaggio di un efflusso più libero dei gas.

Grazie a questo sistema di scarico 4-2-1 a pulsazione costante e di uguale lunghezza, il motore risulta essere più elastico nei regimi di maggior utilizzo ed ha una curva di coppia più uniforme.

Trasmissione

Sono state introdotte trasmissioni di nuova concezione allo scopo di ridurre il consumo di carburante e avere una migliore erogazione della potenza con un cambio di assoluta qualità a livello mondiale.

Cambio automatico a controllo elettronico

AT 4 rapporti a controllo diretto.
Questo cambio a controllo elettronico diretto a 4 rapporti (adottato con successo su Forester turbo) offre contraccolpi in cambiata ridotti e accelerazioni più uniformi.

Gestione autoadattativa ampliata

La gamma di controllo si amplia ora con la gestione autoadattativa per la modalità di funzionamento Sport, e l'applicazione attiva è stata realizzata aumentando il numero di mappe delle cambiate e la frequenza di temporizzazione dei cambi di velocità.
Gestione diretta del cambio e controllo autoadattativo assicurano un migliore controllo su tutti i cambi automatici.
In abbinamento con il sistema di gestione elettronica dell'acceleratore (ETCS), le caratteristiche di erogazione del motore ed i punti di cambiata sono stati ottimizzati ed è stata migliorata la linearità di funzionamento.
Anche la griglia di comando su cui si muove la leva selettrice è stata modificata. La leva stessa poi è stata avvicinata al sedile di guida per un azionamento più comodo e preciso.

Nuovo programma S

Alle classiche posizioni P, R, N, D si aggiunge la possibilità, dalla posizione D, di spostare la leva a sinistra inserendo automaticamente il programma Sport. Questa possibilità consente di poter avere delle soluzioni di guida più dirette allo stile o alle condizioni ambientali secondo lo schema:

Confronto logiche di lavoro programmi D e S

Controllo adattativo

D
S

1

Controllo commutazione mappa

Le intenzioni del pilota vengono desunte da «resistenza in salita», «regime motore», «accelerazione», «decelerazione,» e «velocità di pressione/rilascio pedale dell'acceleratore,» in modo da consentire la commutazione sulla mappa di cambiata per poter inserire il rapporto ideale.

○
○

2

Controllo pressione improvvisa acceleratore

Quando il pedale dell'acceleratore viene premuto bruscamente, il sistema valuta che l'intenzione è quella di accelerare e quindi scala la marcia per mantenere la trazione.

○
○

3

Controllo rilascio improvviso acceleratore

Quando il pedale dell'acceleratore viene rilasciato bruscamente, il sistema valuta che l'intezione è quella di decelerare e quindi blocca la salita delle marce ed applica il freno motore mantenendo la marcia corrente.

–
○

4

Controllo in frenata

La temporizzazione della scalata dopo l'applicazione del freno è resa più rapida e viene mantenuta la potenza per riaccelerare quando si rilascia il freno.

–
○

5

Controllo in curva

Il fatto che si stia curvando è rilevato dal cambiamento della forza di gravità laterale, viene evitato un inutile passaggio alla marcia superiore per mantenere stabile l'erogazione di potenza.

–
○

Riduzione dei consumi e del peso

Questo nuovo cambio è stato sviluppato per ridurre il consumo di carburante e migliorare le prestazioni del motore e della trazione, allo scopo di avere una qualità di cambiata di valore assoluto.

L'adozione di un nuovo sistema di controllo delle elettrovalvole (controllo diretto) ha ridotto il consumo di carburante ed il peso di circa 3 kg rispetto ai modelli attuali. Il gruppo trasmissione è stato rimpicciolito ed alleggerito realizzando una centralina di gestione idraulica più compatta e di struttura più semplice.
Sempre in tema di consumo del carburante vi è un programma di gestione della N (folle) che prevede che quando si rimane in D, con freno inserito ed al minimo, il cambio viene posto, dopo un tempo relativamente breve, internamente in folle (N) per ridurre il consumo di carburante e per ottimizzare il comfort.

AWD Simmetrica ampliata

AWD Simmetrica Avanzata
Il regime di rotazione di tutte e quattro le ruote e quello di uscita del motore sono costantemente monitorati dalla logica di controllo (LAN) interna del veicolo per poter ottimizzare la gestione in modo da garantire la trazione ideale alle quattro ruote in base allo stile di guida ed alle condizioni del fondo.
Ciò significa che vengono accuratamente rilevati i fondi sdrucciolevoli e gli eventuali sbandamenti, rendendo la marcia più fluida ed elegante possibile.

Cambio manuale

La struttura di tutto il cambio è stata modificata allo scopo di migliorare la qualità della trasmissione evolvendolo nel senso di solidità, precisione di cambiata e silenziosità. Contemporaneamente si è lavorato anche per migliorare la facilità d'uso, per esempio è stato modificato l'angolo della scanalatura a V di riscontro della retromarcia e la molla di ritorno del selettore per una maggiore rigidità in prima e seconda marcia.
L'impiego di olio a bassa viscosità ha ottimizzato l'attrito fra le parti scorrevoli e la facilità di cambiata. Contemporaneamente anche la resistenza dovuta alla viscosità dell'olio è stata ridotta a bassa temperatura.

Nuova Legacy/Outback
Sicurezza

Un tema da sempre importante

Per Subaru il tema della sicurezza è da sempre un tema fondamentale. Si può dire che ogni più piccolo particolare sia studiato prima in funzione della sicurezza ed in secondo luogo per la sua funzione finale.

Prima di tutto: prevenire

Per Subaru sicurezza vuol dire innanzitutto sicurezza attiva cioè cercare di evitare di trovarsi in situazioni difficili. Secondo il principio che è meglio prima di tutto prevenire, si può vedere come i plus tecnici di Subaru acquistino una valenza diversa se visti in quest'ottica.

Novità mondiali

D'accordo il piacere di guida, d'accordo le prestazioni e la sportività, ma la potenza dei propulsori, la generosità della trazione integrale AWD simmetrica e la perfetta ergonomia del posto di guida, sono i principali presupposti per gestire una vettura prima di tutto sicura e facile da guidare anche in situazioni stradali o atmosferiche difficili.

Detto questo si può anche pensare che soluzioni stilistiche, come i nuovi gruppi ottici, i retronebbia a LED, gli indicatori di direzione sugli specchietti, gli specchietti stessi trattati superficialmente con una finitura che riduce l'insudiciamento ed i riflessi, sono tutti esempi che possono essere interpretati, con la chiave di lettura della sicurezza, come nuovi traguardi per vederci ed essere visti. La base di qualsiasi ragionamento sulla sicurezza stradale.

Da questo risulta estremamente complesso, ed una lungaggine inutile in questa sede, elencare tutti gli interventi fatti e le chiavi di lettura di ogni evoluzione dei vari particolari in funzione della sicurezza attiva.

Sicurezza passiva

Ben diverso il discorso riguardante la sicurezza passiva.
Ogni vettura può trovarsi nella spiacevole situazione di dover subire un urto. In questo caso è compito dei tecnici quello di prevedere le deformazioni e le conseguenze che ne possono derivare.
I due parametri che maggiormente bisogna considerare in caso di urto sono: la decelerazione e l'energia cinetica.

Decelerazione e energia cinetica

Un mezzo che si muove ad una certa velocità, raggiunge un certo valore di energia, detta energia cinetica, che dipende dalla velocità (al quadrato) e dalla massa del veicolo stesso.
È chiaro quindi che finché questa energia non si sarà scaricata, il mezzo continuerà la sua corsa, demolendo e devastando tutto quello che incontra. Il sistema più semplice per ridurre questa energia è deformare delle lamiere. Per questo si dice che nella vettura ci sono delle lamiere da sacrificio. Piegando le lamiere si consuma energia.

La deformazione delle lamiere

Ovviamente questo lavoro di deformazione deve essere il più possibile guidato, programmato, in modo che le lamiere deformate non interessino parti vitali della vettura, soprattutto la cellula abitacolo, che, invece, non deve essere deformata. La deformazione delle lamiere è anche utile per la seconda grandezza, la decelerazione, perché i rischi di traumi e lesioni alle persone sono dipendenti dall'entità della decelerazione. Più è alta e maggiore è il rischio per le persone. Deformare le lamiere significa anche rallentare il mezzo con una decelerazione meno traumatizzante che non in un impatto dove la deformazione è minima, ma la decelerazione è elevatissima.

Deformazione programmata

La struttura della nuova Legacy/Outback consta in un telaio ricco di elementi a deformazione programmata che, inoltre (e qui sta la novità) sono in modo vario legati tra loro. Tanto che, in un impatto, da qualsiasi parte venga, l'energia che si sprigiona trova sempre più vie di fuga per scaricarsi. La deformazione di più lamierati, secondo una programmazione computerizzata, riduce l'energia che, una volta a contatto con la cellula abitacolo, ha una forza distruttiva decisamente inferiore.

Qui troviamo la seconda importante novità: la struttura ad anelli dell'abitacolo. Realmente non è una vera e propria novità, ma una importante evoluzione.
Aveva già ampiamente dato prova di se nella precedente serie e questa nuova struttura è stata sviluppata allo scopo di ottenere i più elevati livelli di prestazioni di sicurezza al mondo, secondo principi di assoluto valore:
La compatibilità ha tenuto in considerazione la prevenzione della distorsione dell'abitacolo in caso di urto disassato e l'impatto con veicoli di maggiori dimensioni e pesi.
Inoltre sono stati stabiliti standard ai vertici mondiali in fatto di protezione dei pedoni e di collisioni disassate posteriori.
È stato realizzato un progetto totalmente nuovo sviluppando ulteriormente il concetto della nuova struttura di rinforzo ad anelli.
In particolare, sia la razionalizzazione della struttura che la riduzione del peso sono state ottenute rivedendo completamente la struttura di base della scocca.

Struttura a tre anelli

La struttura ad anelli consta di tre anelli che uniscono in modo indeformabile i montanti del tetto, con le centine dei fianchi, del tetto e del pianale. Si formano così tre anelli in corrispondenza dei montanti, che riescono a sopportare impatti longitudinali, laterali ed anche ribaltamenti, offrendo una resistenza senza pari.

Inoltre si può contare sull'assorbimento di energia ottenuto con longheroni di supporto del telaio anteriore a tre punti e con l'uso di saldature Tailored-Blank Welding per i montanti centrali.

Altri interventi

Interventi evolutivi:

1) Aggiunta di una traversa sul pianale per migliorare l'effetto di assorbimento dell'urto nelle collisioni frontali.

2) Revisione dalla base della disposizione dei componenti delle porte ed aumento della corsa di assorbimento della forza d'urto.

3) Eliminazione dei pannelli di rinforzo con l'aumento della sezione trasversale dei montanti.

4) Assorbimento d'urto migliorato mediante l'uso di saldatura di tipo Tailored-Blank-Welding.

5) Assorbimento della forza d'urto altamente migliorata tramite raddrizzamento dei componenti del telaio posteriore ed aumentando la sezione trasversale.

6) La deformazione della porta è prevenuta con un riscontro alla base della porta posteriore.

7) Il sistema d'alimentazione del carburante è interamente alloggiato entro il passo, riducendo notevolmente il pericolo di perdite di benzina in caso di collisione.

1) Montante centrale

Per ridurre il peso è stata usata la saldatura Tailored-Blank-Welding per il montante centrale, ed è stata ottenuta una maggiore robustezza cambiando il materiale e lo spessore in cima ed in basso al montante; il che ha ridotto l'influenza sul corpo del passeggero assorbendo meglio la forza d'urto nella zona inferiore.

2) Zona della spalla

Il numero di parti della porta vicino alla zona delle spalle del passeggero è stato ridotto il più possibile per creare una struttura che assorbe a sufficienza la forza d'urto al momento della collisione.

3) Porte posteriori

Un riscontro che si integra nella scocca viene utilizzato alla base delle porte posteriori per evitare che la porta entri nell'abitacolo, riducendo così la possibilità di lesioni ai passeggeri posteriori.

In considerazione degli urti disassati posteriori, il telaio posteriore è stato raddrizzato ed allargato come sezione trasversale per migliorarne la resistenza e l'assorbimento della forza d'urto. Il pericolo di fuoriuscita della benzina è stato notevolmente ridotto disponendo i componenti del sistema d'alimentazione entro il passo del veicolo.

Cinture di sicurezza

Cinture di sicurezza anteriori.

Sono dotate di pretensionatore. Per migliorarne l'aspetto, i regolatori sono sistemati all'interno del rivestimento del montante. Per prevenirne il deterioramento durante il riavvolgimento, è stato impiegato un nastro ad alta resistenza.

Cinture di sicurezza posteriori.

Tutti i riavvolgitori sono dotati di funzione per il fissaggio di un seggiolino per bambini (riavvolgitore a bloccaggio automatico - ALR).

Le cinture interne di entrambi i sedili laterali sono di tipo indipendente per essere indossate con maggiore confort.

Il riavvolgitore della cintura di sicurezza centrale è montato sul padiglione (all'angolo posteriore destro).

Entrambi i sedili esterni sono dotati di meccanismi di fissaggio a standard ISO-FIX (International Standards Organization) per gli specifici seggiolini per bambini.

Vicino alla base dello schienale è posizionata una marcatura per individuare con facilità la posizione degli ancoraggi.

Poggiatesta attivi

Poggiatesta attivi.
In caso tamponamento il poggiatesta si muove rapidamente in avanti per proteggere la testa del passeggero per ridurre la possibilità di danni da colpo di frusta.

Airbag

Airbag SRS (Sistema di Ritenuta Supplementare)

Gli airbag anteriori, conducente e passeggero, sono del tipo bistadio. Questo nuovo sistema di gonfiaggio a 2 stadi gestisce l'esplosione dell'airbag in base alla gravità dell'impatto.
Il dispositivo ed il materiale di gonfiaggio sono racchiusi in contenitori metallici e sono singoli per ciascuno dei due stadi.
In caso di collisione meno grave a velocità medio-bassa, l'airbag espolde con il solo primo stadio, mentre nel caso urto più severo entrambi gli stadi esplodono simultaneamente.
L'esplosione dell'airbag in base alla gravità dell'urto permette lesioni ridotte a conducente/passeggero causate dall'airbag a velocità medio-basse e migliora le prestazioni di protezione.

Il comando di gonfiaggio degli airbag è gestito da una centralina che riceve le informazioni sugli impatti da sei sensori elettronici satelliti.

Sensore satellite frontale.
Impiegando un sensore satellite frontale di tipo elettronico e migliorando la logica di rilevamento dell'urto è stato possibile realizzare una rilevazione estremamente accurata.

Con l'aggiunta di un sensore G sul pavimento è stata resa più accurata la rilevazione dell'angolo di impatto sul frontale del veicolo.

Airbag a tendina.
In caso di collisione laterale, questi airbag a tendina di nuova

concezione esplodono sino a coprire quasi completamente la zona dei finestrini laterali anteriore e posteriore e del montante centrale per evitare che la testa dei passeggeri urti direttamente contro il montante centrale o il finestrino o che altri oggetti vengano sbalzati fuori dal veicolo.
A differenza dei normali airbag, questi airbag restano gonfi per diversi secondi e prevengono la proiezione all'esterno dei passeggeri e contemporaneamente che detriti o vetri possano entrare e causare ferimenti.

Sensore airbag laterale (anteriore e posteriore).
Insieme all'uso degli airbag a tendina, è stato aggiunto un sensore alla base del montante posteriore per rilevare l'impatto sul fianco del sedile posteriore.

Pedaliera di sicurezza

Pedaliera di sicurezza.
Un pedale del freno con struttura a retroazione è utilizzato per ridurre la possibilità di lesioni agli arti inferiori in caso di collisione frontale.
1. Il pedale viene spostato verso il posteriore del veicolo dall'impatto frontale.
2. Il pedale va a contatto con il riscontro.
3. Il pedale segue il riscontro e si sposta verso gli arti inferiori del conducente.
4. Il pedale si stacca dalla staffa sul lato della scocca.
5. Il pedale segue il riscontro e si sposta verso il basso.

Pedale della frizione.
Un pedale con struttura a retroazione è utilizzato per ridurre la possibilità di lesioni agli arti inferiori in caso di collisione frontale.
Il pedale della frizione per i modelli guida a sinistra si sposta come il pedale del freno.

Poggiapiede.

Tutti i modelli con trasmissione automatica. Un meccanismo d'assorbimento dell'urto è utilizzato per ridurre la possibilità di lesioni agli arti inferiori in caso di collisione frontale.

Protezione dei pedoni

Protezione dei pedoni.

I montanti della sospensione di nuova concezione sono stati realizzati per offrire maggiore protezione ai pedoni. Per ridurre la possibilità di loro lesione in caso di collisione, lo spazio fra cofano e duomo è stato ampliato per diminuire la forza dell'urto.

Inoltre sono stati utilizzati dei gruppi tergi di tipo a rottura programmata (già utilizzati sui Forester MY03) per ottimizzare le misure di protezione per la parte superiore dei pedoni .

Un alto livello di protezione delle gambe dei pedoni nella zona della mascherina frontale è stato ottenuto sfruttando i dati raccolti negli esperimenti sulle collisioni europee.

A seguito della revisione della posizione e dell'angolo d'installazione del motore, la sua parte frontale è stata abbassata di 22 mm: il che aumenta lo spazio fra motore e cofano.

Su altre vetture il cofano è stato rialzato per alzare la posizione dei supporti motore, mentre con il motore orizzontale a cilindri contrapposti una migliore protezione dei pedoni si è ottenuta abbassandone la posizione, il che contribuisce anche ad abbassare il baricentro della vettura.

Sempre per migliorare la protezione dei pedoni è stata adottata una staffa in plastica e un modulo ad assorbimento dell'urto per lo spoiler frontale inferiore.

Sicurezza attiva

Parabrezza, tergicristalli, lavaggio

Sicurezza attiva

Le doti telaistiche connaturate nei componenti di Legacy/Outback hanno portato ad un sensibile miglioramento nel prevenire il pericolo e nella stabilità di marcia.

Il parabrezza adotta una cornice a sezione trasversale variabile per aumentare la visibilità.
Una sezione trasversale più grande in alto sui montanti agevola lo smaltimento della pioggia evitando che fluisca verso i finestrini laterali e, viceversa, la rumorosità aerodinamica viene contenuta con l'uso di sezione trasversale ridotta sul tetto.
Con l'impiego di moduli tergicristallo in alluminio ad alta rigidità e di grande leggerezza si è notevolmente migliorato l'aspetto dei tergicristalli, ampliando anche la zona di battuta e la loro silenziosità. Inoltre le prestazioni di pulizia sono ora di livello superiore a quello delle vetture europee ad alta velocità.
Il galleggiamento dei tergicristalli ad alta velocità è stato ridotto usando alette più alte anzichè quelle sottili attuali, il che migliora anche la resistenza alla torsione dei bracci dei tergi.

L'aspetto del tergilunotto si è evoluto con l'uso di braccio e spazzola in resina, che riducono la rumorosità e prevengono il galleggiamento.

Gli ugelli lavaparabrezza sono posizionati sotto il cofano per migliorare lo spruzzo ad alta velocità.
L'aspetto del cofano è stato migliorato spostando la posizione dell'ugello che evita la creazione di antiestetici depositi.
Per una copertura completa gli ugelli impiegati sono del tipo a dispersione allargata e garantiscono una più rapida rimozione dello sporco quando piove.

Nuova Legacy/Outback
Interni

Obiettivi

L'obiettivo dichiarato era quello di realizzare un ambiente interno molto comodo, accogliente e lussuoso, senza assolutamente rinunciare a tutti i plus Subaru in tema di ergonomia, facilità d'uso, efficienza e qualità nel tempo.

Il risultato è stato quello di ottenere un interno addirittura sensuale, intelligente e di qualità. Perfetto in una vettura concepita per chi ama la guida.

Senso di protezione e comfort

Un abitacolo di classe che combina il senso di protezione con il comfort.
La forma dinamica incentrata sul conducente aggiunge un senso di protezione nella marcia ad alta velocità, con un guscio che infonde solidità nella zona delle gambe e libertà per il busto.
La disposizione funzionale assicura facilità d'uso e percezione di alta qualità.

Le diverse dimensioni e la suddivisione di tutti i componenti sulla plancia sono state riviste per creare uno spazio totalmente omogeneo.
Per realizzare un interno all'insegna di qualità e confort, è stato adottato un particolare metodo di produzione e di verniciatura per il materiale granulare e il tessuto che riveste tetto e montanti.

I "ferri del mestiere" per il conducente, come strumentazione, volante, leva del cambio e freno di stazionamento sono rifiniti con

un senso di uniformità; insieme al quadro strumenti e al pannello centrale, realizzano la base di una espressione di elevata funzionalità.
Inoltre esprimono, insieme ai pannelli con finiture metallizzate, pulizia ed uno stile tutto personale.

Plancia centrale

Zona plancia
Di forma rilassante ed arrotondata, dà un senso di continuità con il rivestimento delle porte e con la consolle centrale per l'omogeneità dell'interno, mentre il trattamento superficiale gli conferisce una percezione di hightech.
Grazie alla realizzazione in schiuma uretanica ricoperta con un materiale morbido nella parte superiore, la plancia da un piacevole senso di morbidezza al tatto che, assieme al miglioramento dei rivestimenti, dei tessuti e dei trattamenti della parte inferiore, migliora la qualità percepita.
Il senso di precisione di strumentazione e comandi, il senso di solidità del pannello centrale, e la tonalità metallica usata per il rivestimento, esprimono una qualità in sintonia con una vettura piacevole da guidare.
La grande facilità d'impiego dei comandi e l'eccezionale visibilità sono stati ottenuti pensando al rilassamento che si deve avere alla guida ed alla facilità di manovra; per questo, per esempio, la plancia centrale è leggermente rivolta al guidatore.

L'ampia plancia centrale accoglie i comandi dell'impianto audio e della climatizzazione. Il pannello centrale è verniciato con una finitura in tonalità metallica.

Uno degli elementi di sportività è l'illuminazione a sfondo rosso degli strumenti, gli interruttori e le spie facili da riconoscere ed ergonomici.

Il colore bianco dell'illuminazione è impiegato per i componenti di consultazione più frequente, come il quadro strumenti, lo schermo del climatizzatore e le frequenze della radio, per ridurre l'affaticamento degli occhi.

Strumentazione

Strumentazione

I quattro strumenti circolari sono leggermente più compatti e sormontati da corone circolari.

Quando si porta su ON la chiave d'avviamento, tutte le lancette indicatrici degli strumenti si spostano una volta dalla posizione di zero a quella di pieno carico. (Questa funzione può essere eliminata).

La strumentazione si presenta con un effetto tridimensionale realizzato ponendo una corona argentata attorno al quadrante.

La luminosità della illuminazione è sempre impostata sul livello notturno, in modo che non ci sia mancanza di visibilità quando il veicolo entra d'improvviso in una galleria.

La regolazione può essere esclusa con il tasto "Bright" per poter avere la massima illuminazione degli strumenti viaggiando con i fari accesi di giorno.

Trip computer

L'orologio è integrato nel visore posto nell'incavo alla sommità del pannello centrale.

Vengono visualizzati, ogni volta che si preme il tasto "disp", i seguenti dati in sequenza: Temperatura esterna; Consumo istantaneo di carburante; Consumo medio di carburante; Distanza percorribile con il carburante presente nel serbatoio; Tempo trascorso.

Interruttori e leve

Per semplificare il design della plancia sono raggruppati in un unico punto i comandi dei retrovisori elettrici, del livellamento fari, delle luci, dello sbrinatore dei tergicirtsalli.

Tutti i comandi, compresi quelli dei retrovisori elettrici, sono dotati di illuminazione notturna per maggiore eleganza e visibilità.
Comando lampeggiatori d'emergenza
Per migliorarne la visibilità notturna è stata aumentata la zona illuminata dell'interruttore che ora è del tipo ad illuminazione della superficie.

Riscaldamento sedili

Comando riscaldatore sedili
La scelta della temperatura per il riscaldatore sedili è stata cambiata: al posto dei precedenti due livelli (alta e bassa solamente) ora ne sono disponibili quattro per offrire una scelta più ampia.

Comandi combinati
Comando devioluci/antinebbia.
I comandi di fendinebbia ed antinebbia sono integrati.
La disposizione del devioluci è stata rivista nei dettagli per renderlo di uso più facile.
Levetta tergicristalli.
Il numero di posizioni per la cadenza di battuta del tergiparabrezza è stato aumentato dalle precedenti 4 posizioni a 9 posizioni per consentire al conducente una regolazione più fine in base alla velocità del veicolo ed alla quantità di pioggia.
La spia cinture di sicurezza per il sedile del passeggero è stata incorporata nella luce leggimappa.

Vani ripostigli

Al di sopra della plancia centrale vi è un vano ripostiglio con comando a pressione. Per facilitare il ricovero di oggetti come gli occhiali è dotata di illuminazione notturna e di rivestimento antigraffio.

Un ampio cassetto portaoggetti sulla plancia di tipo a marsupio è utilizzato per assicurare la massima capienza. Il cassetto si apre tramite una semplice maniglia ed è rivestito al proprio in-

terno in modo da evitare graffi agli oggetti che vi vengono riposti. La percezione di qualità è stata accentuata con l'illuminazione notturna e l'adozione di una apertura a frizione su tutti i modelli. All'interno del cassetto è previsto uno specifico vano per il manuale di uso e manutenzione ed un contenitore per piccoli oggetti (per esempio 4 CD).

Portabicchieri

Portabicchieri anteriori.
L'uso di una serranda d'apertura e chiusura ha consentito di alloggiarvi anche bottiglie da mezzo litro o grandi bicchieri di carta, ecc.. La copertura interna è asportabile e si sposta avanti e indietro consentendo così di ospitare bottiglie di varia foggia.
Sul fondo è presente un tappetino in gomma asportabile, facile da togliere quando si rovescia del liquido.
L'uso di una copertura asportabile consente di utilizzare il portabicchiere come spazioso portaoggetti quando non è impiegato per le bibite.
Spostando la copertura interna in avanti, si dispone di uno spazio utile per ricoverare piccoli oggetti come chiavi.

Consolle.
Il design uniforme abbraccia l'intera area che va dalla plancia alla consolle. All'interno della scatola della consolle, che può essere usata anche come bracciolo, si trovano una presa di corrente ed un ampio spazio con un porta-CD in grado di ospitarne sino a 9. Sul suo fondo c'è anche un tappetino morbido che evita di graffiare i piccoli oggetti.
Un vassoio per piccoli oggetti è sistemato davanti al portabicchiere. Esso risulta molto pratico per appoggiare temporaneamente, ad esempio, un telefono cellulare.
Il fondo del vassoio è ricoperto in gomma per evitare che oggetti e monete muovendosi facciano rumore.

All’interno del vano sulla consolle è sistemata una nuova presa di corrente a 12V.
Il cavo di alimentazione può essere fatto fuoriuscire dalla parte anteriore dello sportello del portaoggetti sulla consolle (a destra e a sinistra della chiusura). (È necessario far passare il cavo nell’apertura di fianco alla chiusura e poi chiudere lo sportello in modo che il cavo non resti intrappolato.)
Per il sedile posteriore è previsto un posacenere del tipo a tirante.
Portabicchiere posteriore.
È di tipo a tirante è può alloggiare bottiglie da mezzo litro o grandi bicchieri di carta.

Climatizzatore

Climatizzatore.
Per ridurre il peso e migliorare le prestazioni (gestibilità del flusso dell’aria e riduzione della rumorosità), è impiegata un’unità semicentrale con condizionatore d’aria integrato. Quando viene usato come riscaldatore, l’aria viene indirizzata verso i finestrini laterali per prevenirne l’appannamento.
Per migliorare le prestazioni di sbrinamento e disappannamento, l’aria viene sempre fatta fluire dalle bocchette laterali.
Su tutti i modelli con climatizzatore totalmente automatico è presente un filtro per l’aria destinata all’abitacolo.
Il selettore del ventilatore della climatizzazione ha sei posizioni (selezionabili con i tasti UP/DOWN).
Griglie di ventilazione
Per semplificarne l’uso e la gestione del flusso dell’aria e per prevenire l’appannamento dei finestrini laterali, sono state impiegate delle griglie di distribuzione del tipo a doppia aletta.
La manopola della serranda di chiusura è stata cambiata con una di tipo morbido e senza scivolamento, mentre il pomello è ora con finitura in alluminio e rivestimento morbido della superficie in plastica per una maggiore percezione di qualità.

Alzacristalli

Alzacristalli elettrici

Motorini degli alzacristalli elettrici più silenziosi. Sono stati apportati miglioramenti quali la maggiore precisione dei denti della vite senza fine del motorino, l'ottimizzazione della velocità dei motorini e l'aggiunta di battute sui loro finecorsa per renderli più silenziosi sia in apertura che in chiusura.

Sistema audio

Sistema audio integrato

Su tutti i modelli il pannello dei comandi non è più a misure DIN come nelle versioni precedenti, in modo da poter adottare una estetica diversa che si integra meglio con la linea del resto dell'abitacolo.

Aspetto più moderno e solido grazie all'integrazione al centro della plancia con il pannello comandi per la climatizzazione ed alla finitura in grigio metallizzato scuro.

Per migliorarne l'azionamento, display e pulsanti sono ora più grandi e più facilmente identificabili visivamente.

Sistema altoparlanti

Sistema altoparlanti frontali a 3 vie divisi in tweeter, squawker e woofer, in grado di coprire tutte le frequenze acustiche, la qualità sonora è uniforme qualsiasi sia la posizione d'ascolto, e la riproduzione è sempre di alta qualità.

Il tempo di attenuazione dell'illuminazione abitacolo può essere variato come segue.

Ritardo di spegnimento: Off . Breve . Standard . Lungo

Settaggio iniziale: standard.

Ci sono due tipi di ritardo di spegnimento: un tipo abbinato allo sbloccaggio con il telecomando porte, e un altro tipo abbinato ad apertura e chiusura delle porte.

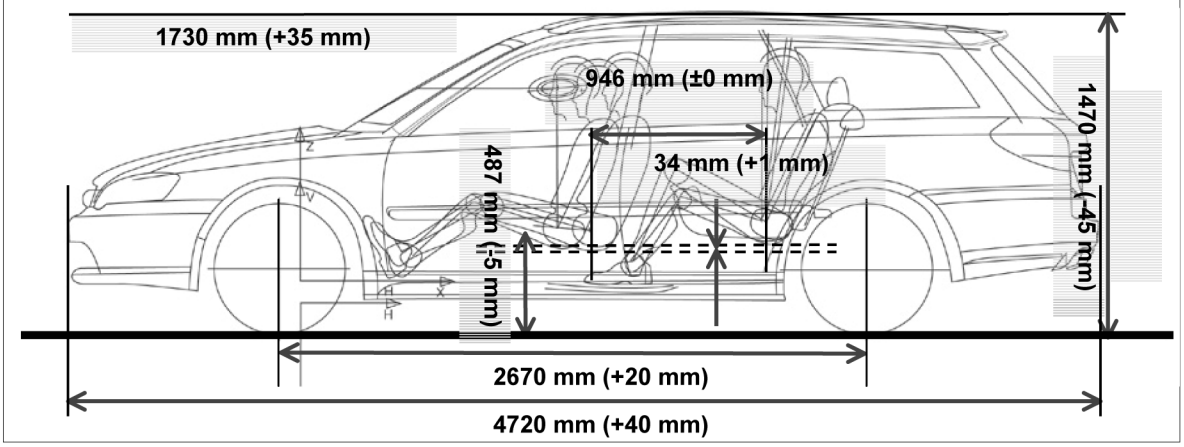
Riscaldatore spazzole tergi, regolazione continua o a tempo (15 min).

Funzionamento per 15 minuti: quanto attivato il riscaldatore dei tergicristalli funzionerà per 15 minuti e poi si spegnerà.
Funzionamento continuo: quanto attivato il riscaldatore dei tergicristalli funzionerà continuamente.
Nelle seguenti condizioni, il funzionamento continuo terminerà e il riscaldatore tergi si spegnerà dopo 15 minuti:
1. Quando la temperatura esterna supera i 5 gradi.
2. Quando la Modalità ECO è ON.
3. Quando viene rilevato un errore del sistema.
4. Quando la velocità del veicolo resta sotto i 15 km/h per più di 15 minuti.
Settaggio iniziale: funzionamento per 15 minuti.

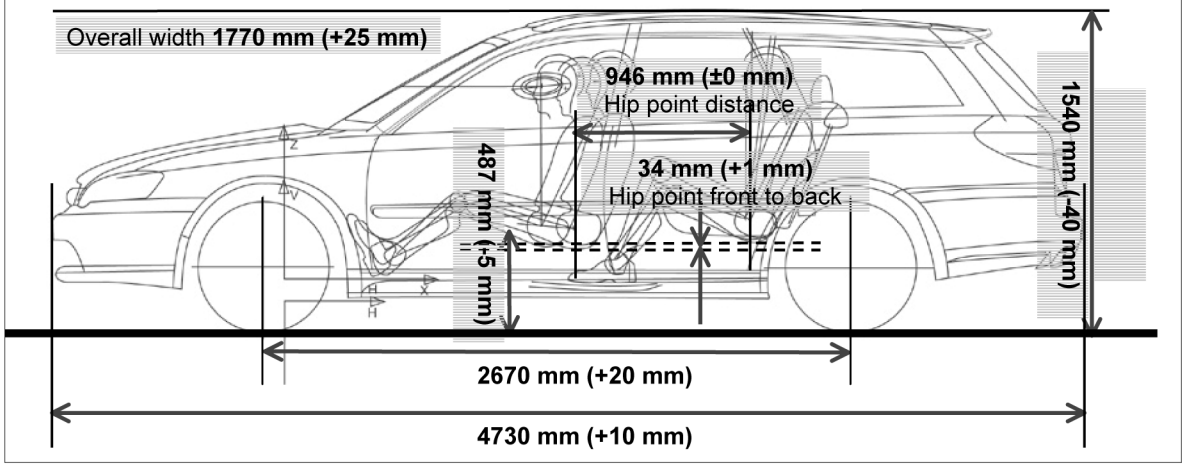
Differenza delle dimensioni

rispetto alle versioni precedenti

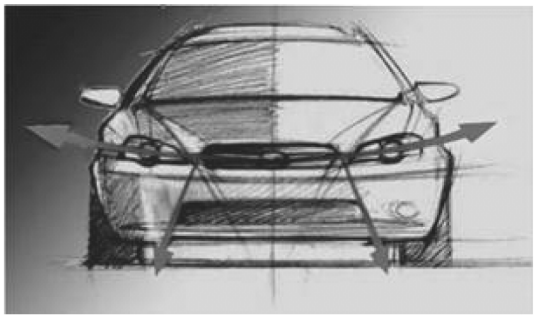
Legacy Touring Wagon

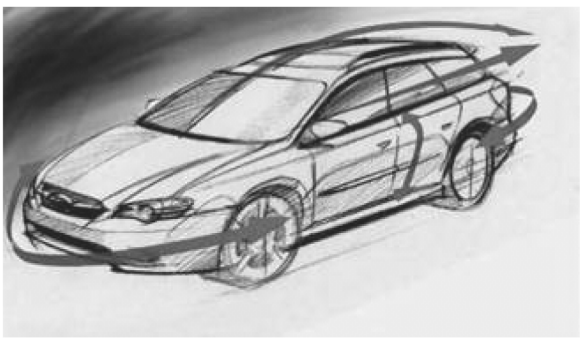


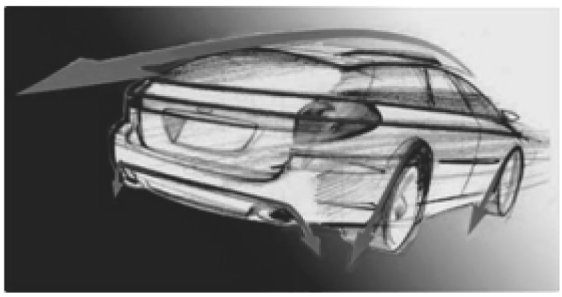
Outback

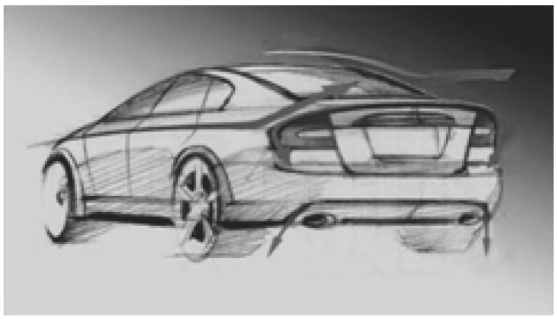

Overall width 1770 mm (+25 mm)
946 mm (±0 mm)
Hip point distance
34 mm (+1 mm)
Hip point front to back
487 mm (-5 mm)
1540 mm (-40 mm)
2670 mm (+20 mm)
4730 mm (+10 mm)

Il Disegno e lo Stile

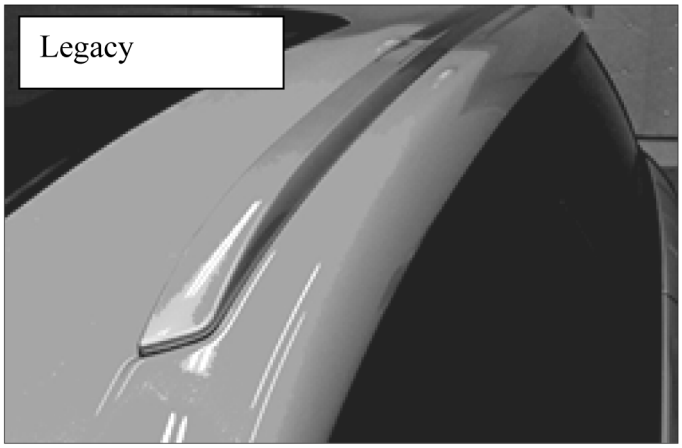






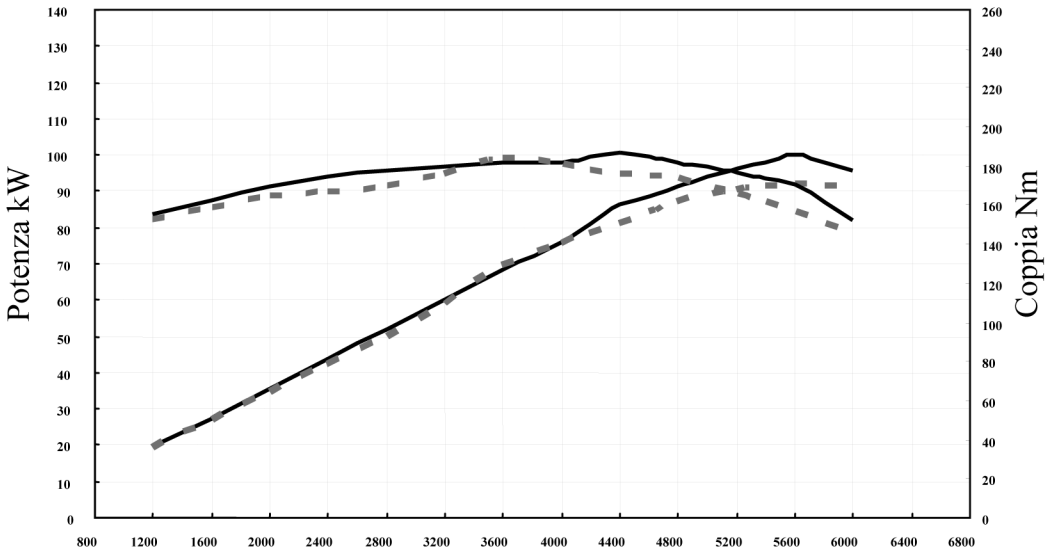


Mancorrenti e Tetto

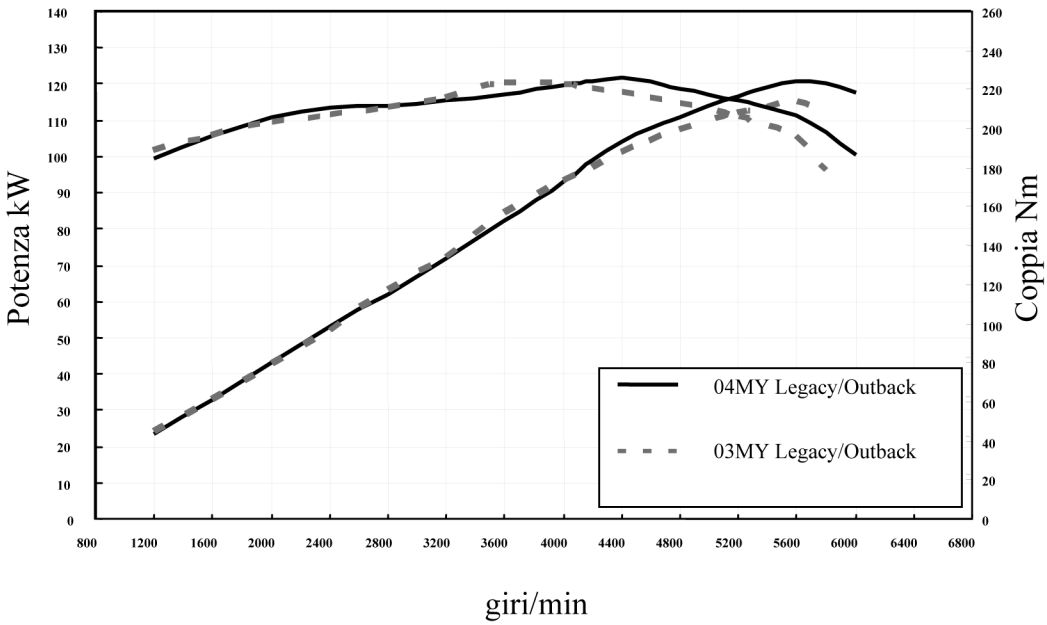


Curve
Potenza e Coppia

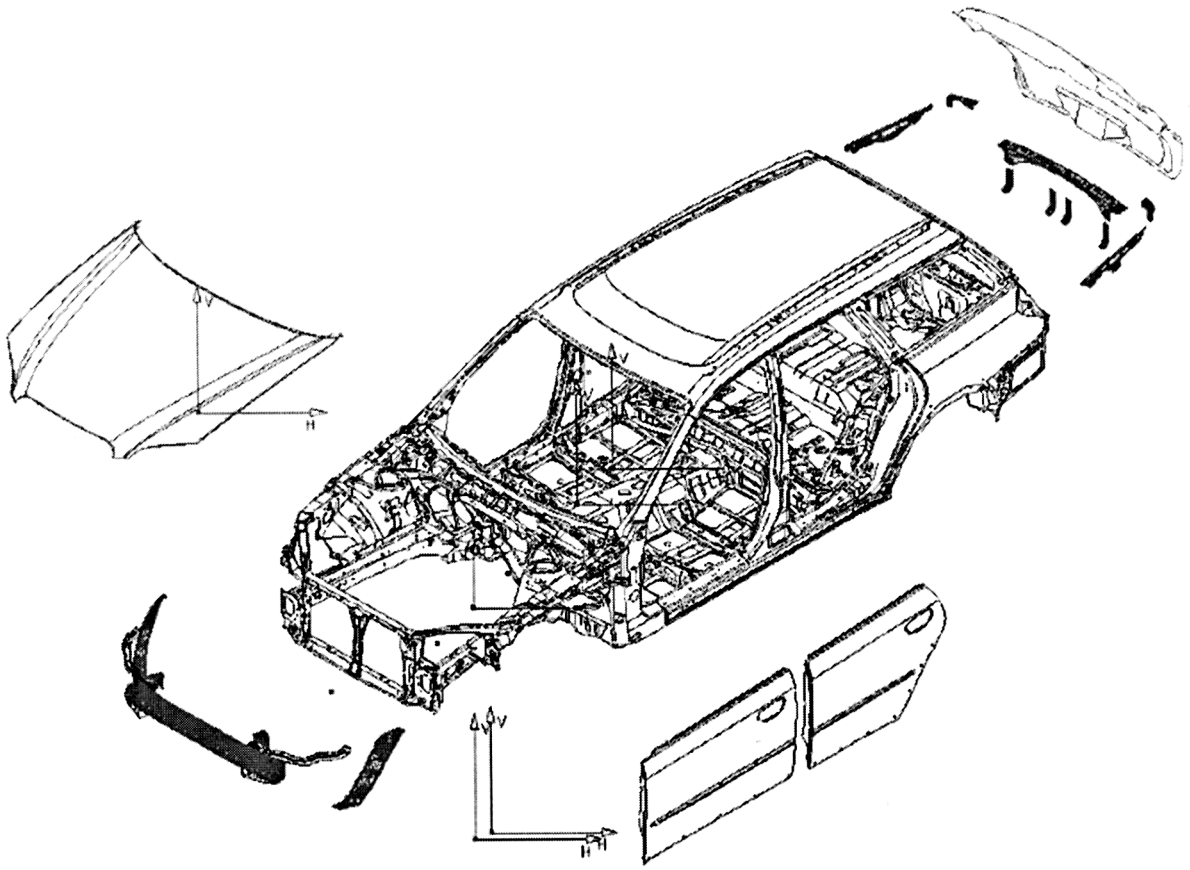
2.0-litre H4 SOHC (2.0 i)

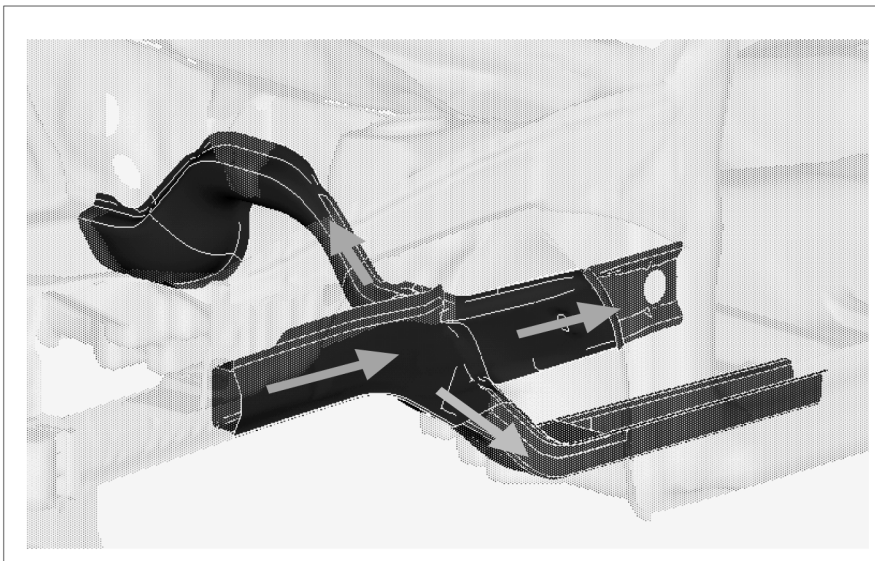


2.5-litri H4 SOHC (2.5 i)

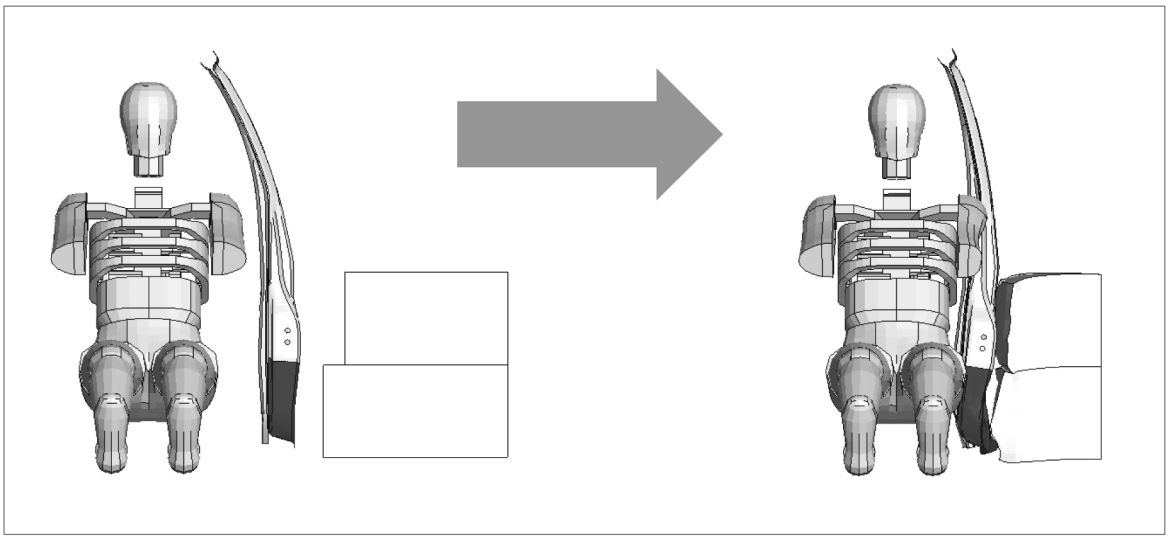


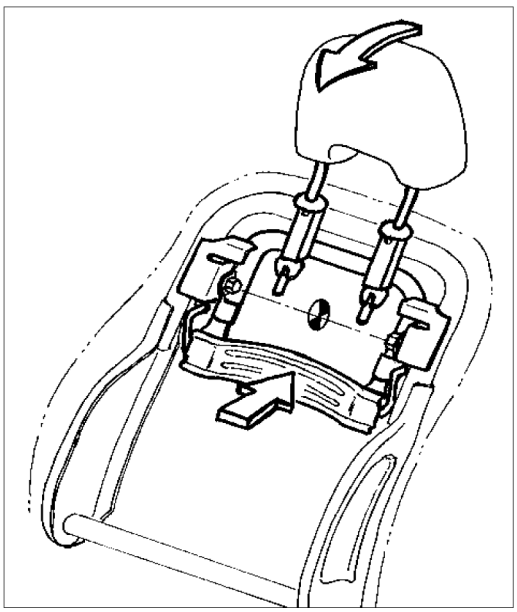
La Struttura



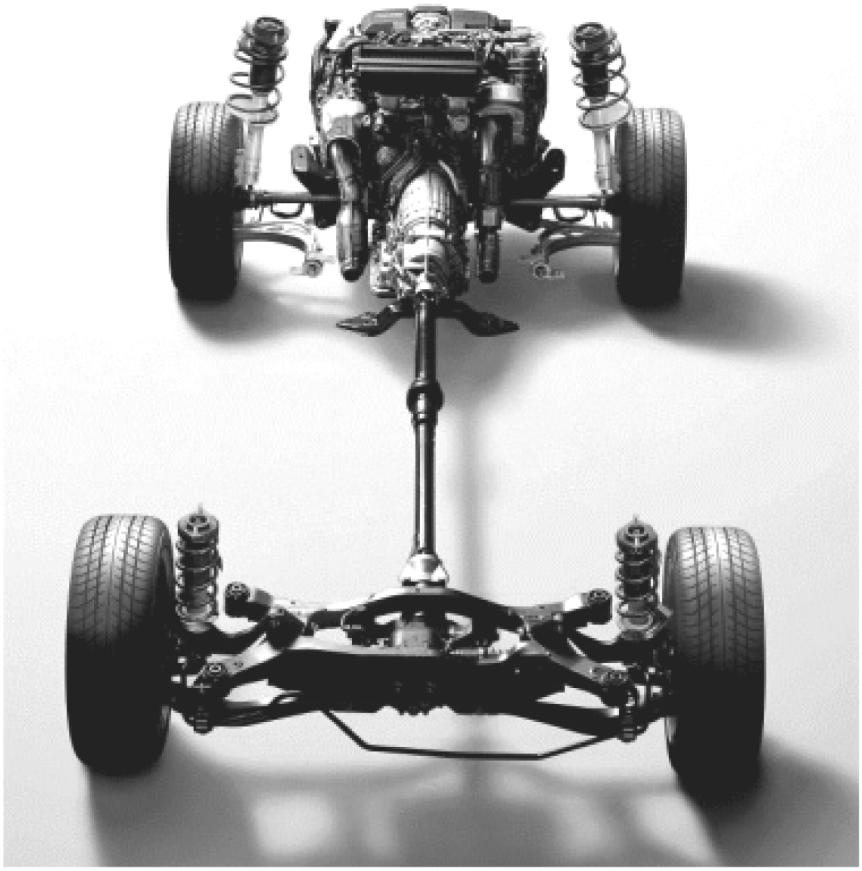


Sicurezza

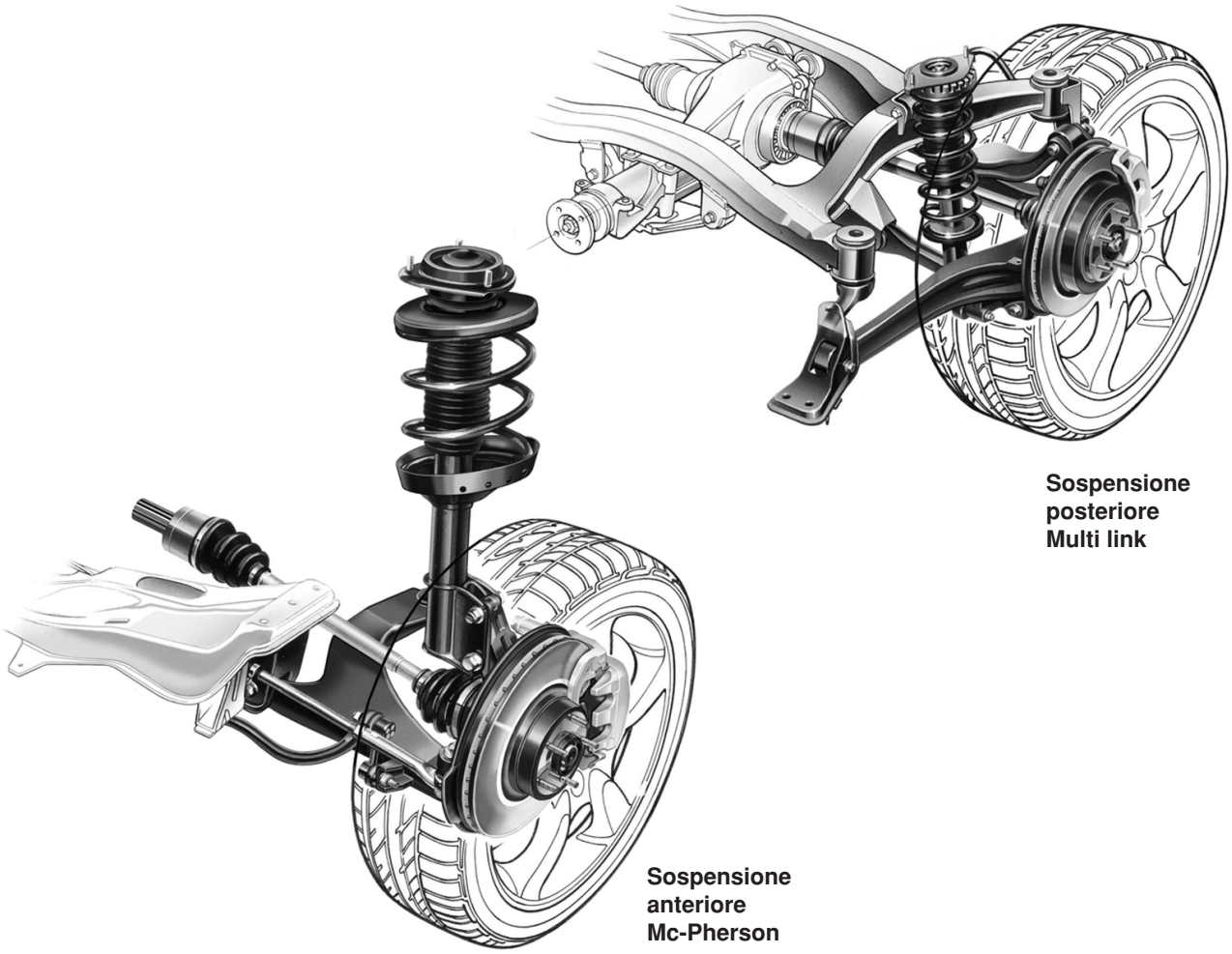




Symmetrical AWD System



Sospensioni



Sospensione posteriore Multi link

Sospensione anteriore Mc-Pherson

LEGACY T.W. 2.5 n.a. 04MY

				CAMBIO MANUALE	CAMBIO AUTOMATICO
MOTORE	Tipo			Ciclo Otto, 4 Tempi, anteriore longitudinale, Boxer, 16 valvole, EJ25 SOHC	
	Nr. cilindri			Quattro contrapposti	
	Cilindrata		cm^3	2457	
	Alesaggio x corsa		mm	99,5 x 79,0	
	Potenza max kW (CV)		a giri/min	121 (165) / 5600	
	Coppia max Nm (kgm)		a giri/min	226 (23,0) / 4400	
	Rapporto compress.		:1	10,0	
	Controllo emissioni			Doppio catalizzatore con doppia sonda Lambda	
	Alimentazione			Benzina senza piombo 95 RON o superiore	
	Accensione			Transistorizzata	
	Iniezione			Multipoint	
	Batteria			12V - 48Ah	12V - 52Ah
	Alternatore			12V - 110A	
PRESTAZIONI	Velocità max		km/h	206	202
	Acceleraz. 0 - 100 km/h		sec	9,6	11,0
TRASMISSIONE	Tipo			Integrale permanente	Integrale permanente
	Cambio			Mec. 5 marce sincr. (+ riduttore)	Autom. 4 rapporti a gestione elettronica (sport shift technology)
	Rapporti		1a	3,454	2,785
			2a	2,062	1,545
			3a	1,448	1,000
			4a	1,088	0,694
			5a	0,825	N.A.
			retromarcia	3,333	2,272
			Riduttore	1,196	N.A.
			finale ant.	3,700	4,111
			finale post.	3,700	4,111
TELAIO	Sterzo			Asta e cremagliera, collassabile, servo assistito, volante regolabile in altezza	
	Pneumatici			205 / 55 R16	
	Pneumatico di scorta			T135 / 80 D16	
	Cerchi			16 x 6,5 JJ	
	Sospensioni		ant.	Ruote indipendenti, schema Mac Pherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici	
			post.	Ruote indipendenti, schema Multi Link, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici	
	Freni		ant.	Dischi autoventilati	
			post.	Dischi	
DIMENSIONI	Lunghezza		mm	4720	
	Larghezza		mm	1730	
	Altezza		mm	1470	
	Altezza da terra		mm	150	
	Passo		mm	2670	
PESI	Sbalzo		ant. mm	960	
			post. mm	1090	
CAPACITA'	Tara		kg	1390	1400
	Peso max ammesso		kg	1935	1945
	Peso rimorchiabile		kg	1800	
	Diametro sterzata		m	10,8	
	Capacità serbatoio		l	64	
CONSUMI	Ciclo urbano		l/100 km	11,5	11,5
	Ciclo extra urbano		l/100 km	6,5	6,5
	misto		l/100 km	8,3	8,3
EMISSIONI CO2	Ciclo urbano		gr/ km	274	274
	Ciclo extra urbano		gr/ km	155	155
	misto		gr/ km	198	198

LEGACY OUTBACK 2.5 04MY

				CAMBIO MANUALE	CAMBIO AUTOMATICO
MOTORE	Tipo			Ciclo Otto, 4 Tempi, anteriore longitudinale, Boxer, 16 valvole, EJ25 SOHC	
	Nr. cilindri			Quattro contrapposti	
	Cilindrata		cm^3	2457	
	Alesaggio x corsa		mm	99,5 x 79,0	
	Potenza max kW (CV)		giri/min	121 (165) / 5600	
	Coppia max Nm (kgm)		giri/min	226 (23,0) / 4400	
	Rapporto compress.		:1	10,0	
	Controllo emissioni			Doppio catalizzatore con doppia sonda Lambda	
	Alimentazione			Benzina senza piombo 95 RON o superiore	
	Accensione			Transistorizzata	
	Iniezione			Multipoint	
	Batteria			12V - 48Ah	12V - 52Ah
	Alternatore			12V - 110A	
PRESTAZIONI	Velocità max		km/h	198	197
	Acceleraz. 0 - 100 km/h		sec	9,8	10,9
TRASMISSIONE	Tipo			Integrale permanente	Integrale permanente
	Cambio			Mecc. 5 marce sincr. (+ riduttore)	Autom. 4 rapporti a gestione elettronica (sport shift technology)
	Rapporti		1a	3,454	2,785
			2a	2,062	1,545
			3a	1,448	1,000
			4a	1,088	0,694
			5a	0,825	N.A.
			retromarcia	3,333	2,272
			Riduttore	1,196	N.A.
			finale ant.	3,900	4,444
			finale post.	3,900	4,444
TELAIO	Sterzo			Asta e cremagliera, collassabile, servo assistito, volante regolabile in altezza	
	Pneumatici			215 / 60 R16	
	Pneumatico di scorta			215 / 60 R16	
	Cerchi			16 x 6 1/2 JJ	
	Sospensioni		ant.	Ruote indipendenti, schema Mac Pherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali,ammortizzatori idraulici	
			post.	Ruote indipendenti, schema Multi Link, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici (autolivellanti)	
	Freni		ant.	Dischi autoventilati	
			post.	Dischi	
DIMENSIONI	Lunghezza		mm	4730	
	Larghezza		mm	1770	
	Altezza		mm	1545	
	Altezza da terra		mm	200	
	Passo		mm	2670	
PESI	Sbalzo		ant. mm	970	
			post. mm	1090	
CAPACITA'	Tara		kg	1430	1440
	Peso max ammesso		kg	1960	1970
	Peso rimorchiabile		kg	1800	
	Diametro sterzata		m	10,8	
	Capacità serbatoio		l	64	
CONSUMI	Ciclo urbano		l/100 km	11,6	11,6
	Ciclo extra urbano		l/100 km	6,7	6,7
	misto		l/100 km	8,5	8,5
EMISSIONI CO2	Ciclo urbano		gr/ km	277	277
	Ciclo extra urbano		gr/ km	161	161
	misto		gr/ km	203	203

SUBARU LEGACY Touring Wagon

LISTINO PREZZI AL PUBBLICO IVA INCLUSA

15 ottobre 2003

prezzi In Euro comprensivi di Iva 20 %- IPT esclusa

VERSIONE	PREZZO CHIAVI IN MANO
Nuova SUBARU LEGACY 2.0 GX MT XZ	**€ 25.980,00**
Nuova SUBARU LEGACY 2.0 GX AT XZ	**€ 27.960,00**
Nuova SUBARU LEGACY 2.5 GX MT FW	**€ 30.980,00**
Nuova SUBARU LEGACY 2.5 GX AT FW	**€ 32.960,00**

EQUIPAGGIAMENTO DI SERIE	2.0 TW M/T	2.0 TW A/T	2.5 TW M/T	2.5 TW A/T
ABS CON EBD (RIPARTITORE ELETTRONICO DELLA FRENATA) DISCHI FRENO ANTERIORI AUTOVENTILANTI	O	O	O	O
AIRBAG SRS A TENDINA	-	-	O	O
AIRBAG SRS GUIDA E PASSEGGERO	O	O	O	O
AIRBAG SRS LATERALI	O	O	O	O
ANCORAGGIO SEGGIOLINO BAMBINI DI TIPO ISOFIX	O	O	O	O
AWD - TRAZIONE INTEGRALE PERMANENTE (SYMMETRICAL AWD)	O	O	O	O
BARRE ANTINTRUSIONE	O	O	O	O
BOX PORTAOGGETTI CENTRALE	O	O	O	O
BRACCIOLO CENTRALE SEDILE POSTERIORE	O	O	O	O
CAMBIO AUTOMATICO 4 RAPPORTI A GESTIONE ELETTRONICA CON SST (SPORT SHIFT TECHNOLOGY)	-	O	-	O
CHIUSURA CENTRALIZZATA CON TELECOMANDO INTEGRATO NELLA CHIAVE	O	O	O	O
CHIUSURA DI SICUREZZA PER BAMBINI PORTE POSTERIORI	O	O	O	O
CINTURE DI SICUREZZA POSTERIORI CON ANCORAGGIO CINTURA CENTRALE	O	O	O	O
CINTURE DI SICUREZZA ANTERIORI REG. IN ALTEZZA CON PRETENSIONATORE E SEGNALATORE ACUSTICO	O	O	O	O
CLIMATIZZATORE A REGOLAZIONE AUTOMATICA	O	O	O	O
COMANDO INTERNO SPORTELLINO BENZINA	O	O	O	O
CONTAGIRI ANALOGICO	O	O	O	O
CORRETTORE ELETTRICO ASSETTO FARI	O	O	O	O
DUAL RANGE (RIDUTTORE)	O	-	O	-
FARI ANABBAGLIANTI - HALO PROJECTOR LENSES TECHNOLOGY	O	O	O	O
FASCIA INFERIORE PARABREZZA RISCALDABILE (SBRINAMENTO SPAZZOLE TERGI)	-	-	O	O
HY-FI SYSTEM SUBARU AM/FM/LW - RDS - CD INTEGRATO - 6 SPEAKERS	O	O	O	O
IMMOBILIZER	O	O	O	O
INDICATORE TEMPERATURA ESTERNA	O	O	O	O
INTERNO IN PELLE	OPT	OPT	OPT	OPT
INTERNO IN TESSUTO PREGIATO SPORT TYPE	O	O	O	O
LUCE VANO BAGAGLI	O	O	O	O
LUCI DI LETTURA ANTERIORI	O	O	O	O
LUNOTTO TERMICO	O	O	O	O
MANCORRENTI DI TIPO INTEGRATO COLOR ALLOY	O	O	O	O
MULTIDISPLAY (CONSUMO ISTANTANEO E MEDIO - AUTONOMIA - TIMER)	O	O	O	O
OROLOGIO DIGITALE	O	O	O	O
CERCHI IN LEGA CON PNEUMATICI 205/55R16	O	O	O	O
POGGIATESTA ANTERIORI ATTIVI	O	O	O	O
POGGIATESTA POSTI POSTERIORI	O	O	O	O
PORTABICCHIERE ANTERIORE E POSTERIORE	O	O	O	O
PRESA ADDIZIONALE 12 VOLTS NEL CASSETTO CENTRALE	O	O	O	O
REGOLATORE AUTOMATICO VELOCITA' (CRUISE CONTROL)	-	-	O	O
RETRONEBBIA A TECNOLOGIA LED	O	O	O	O
SCHIENALI SEDILI ANTERIORI CON TASCA PORTA-OGGETTI	O	O	O	O
SEDILE GUIDA REGOLABILE IN ALTEZZA	O	O	O	O
SEDILE POSTERIORE SDOPPIATO ABBATTIBILE 60/40	O	O	O	O
SEDILI ANTERIORI RISCALDABILI	-	-	O	O
SEGNALATORE LUMINOSO DI SICUREZZA INGOMBRO PORTE ANTERIORI	-	-	O	O
SERVOSTERZO	O	O	O	O
SOSPENSIONI ANTERIORI MC PHERSON CON BARRA STABILIZZATRICE	O	O	O	O
SOSPENSIONI POSTERIORI MULTILINK CON BARRA STABILIZZATRICE	O	O	O	O
SCARICO POSTERIORE SDOPPIATO	-	-	O	O
SPECCHI ESTERNI ELETTRICI IN TINTA CARROZZERIA CON INDICATORE DI DIREZIONE INTEGRATO	O	O	O	O
SPECCHI ESTERNI RISCALDATI	O	O	O	O
SPECCHIETTO DI CORTESIA LATO PASSEGGERO CON ILLUMINAZIONE	O	O	O	O
SPECCHIETTO DI CORTESIA LATO GUIDA CON ILLUMINAZIONE	O	O	O	O
SUPPORTO LOMBARE REGOLABILE PER SEDILE GUIDA	O	O	O	O
TASCHE LATERALI PORTE ANTERIORI	O	O	O	O
TENDINA COPRIBAGAGLI	O	O	O	O
TERGICRISTALLO ANTERIORE CON TEMPORIZZATORE	O	O	O	O
TERGILUNOTTO CON INTERMITTENZA	O	O	O	O
TETTO APRIBILE PANORAMICO UV GLASS A COMANDO ELETTRICO	-	-	O	O
VETRI ATERMICI DI TONALITA' VERDE	O	O	O	O
VETRI ELETTRICI ANT + POST	O	O	O	O
VOLANTE REGOLABILE IN ALTEZZA	O	O	O	O
VOLANTE A TRE RAZZE - POMELLO MARCE - LEVA FRENO A MANO IN PELLE	-	-	O	O

EQUIPAGGIAMENTO A RICHIESTA	
INTERNO IN PELLE	**€ 1.750,00**
VERNICE METALLIZZATA	**€ 400,00**

SUBARU OUTBACK

LISTINO PREZZI AL PUBBLICO IVA INCLUSA

15 ottobre 2003

prezzi In Euro comprensivi di Iva 20 %- IPT esclusa

VERSIONE	PREZZO CHIAVI IN MANO
Nuova SUBARU OUTBACK 2.5 MT FY	**€ 32.480,00**
Nuova SUBARU OUTBACK 2.5 AT FY	**€ 34.460,00**

EQUIPAGGIAMENTO DI SERIE	2.5 M/T	2.5 A/T
ABS CON EBD (RIPARTITORE ELETTRONICO DELLA FRENATA) DISCHI FRENO ANTERIORI AUTOVENTILANTI	O	O
AIRBAG SRS A TENDINA	O	O
AIRBAG SRS GUIDA E PASSEGGERO	O	O
AIRBAG SRS LATERALI	O	O
ANCORAGGIO SEGGIOLINO BAMBINI DI TIPO ISOFIX	O	O
AWD - TRAZIONE INTEGRALE PERMANENTE (SYMMETRICAL AWD)	O	O
BARRE ANTINTRUSIONE	O	O
BOX PORTAOGGETTI CENTRALE	O	O
BRACCIOLO CENTRALE SEDILE POSTERIORE	O	O
CAMBIO AUTOMATICO 4 RAPPORTI A GESTIONE ELETTRONICA CON SST (SPORT SHIFT TECHNOLOGY)	-	O
CHIUSURA CENTRALIZZATA CON TELECOMANDO INTEGRATO NELLA CHIAVE	O	O
CHIUSURA DI SICUREZZA PER BAMBINI PORTE POSTERIORI	O	O
CINTURE DI SICUREZZA POSTERIORI CON ANCORAGGIO CINTURA CENTRALE	O	O
CINTURE DI SICUREZZA ANTERIORI REG. IN ALTEZZA CON PRETENSIONATORE E SEGNALATORE ACUSTICO	O	O
CLIMATIZZATORE A REGOLAZIONE AUTOMATICA	O	O
COMANDO INTERNO SPORTELLINO BENZINA	O	O
CONTAGIRI ANALOGICO	O	O
CORRETTORE ELETTRICO ASSETTO FARI	O	O
DUAL RANGE (RIDUTTORE)	O	-
FARI FENDINEBBIA ANTERIORI	O	O
FARI ANABBAGLIANTI - HALO PROJECTOR LENSES TECHNOLOGY	O	O
FASCIA INFERIORE PARABREZZA RISCALDABILE (SBRINAMENTO SPAZZOLE TERGI)	O	O
HY-FI SYSTEM SUBARU AM/FM/LW - RDS - CD INTEGRATO - 6 SPEAKERS	O	O
IMMOBILIZER	O	O
INDICATORE TEMPERATURA ESTERNA	O	O
INTERNO IN PELLE	OPT	OPT
INTERNO IN TESSUTO PREGIATO	O	O
LUCE VANO BAGAGLI	O	O
LUCI DI LETTURA ANTERIORI	O	O
LUNOTTO TERMICO	O	O
MANCORRENTI DI TIPO INTEGRATO BLACK	O	O
MULTIDISPLAY (CONSUMO ISTANTANEO E MEDIO - AUTONOMIA - TIMER)	O	O
OROLOGIO DIGITALE	O	O
CERCHI IN LEGA CON PNEUMATICI 215/60R16	O	O
POGGIATESTA ANTERIORI ATTIVI	O	O
POGGIATESTA POSTI POSTERIORI	O	O
PORTABICCHIERE ANTERIORE E POSTERIORE	O	O
PRESA ADDIZIONALE 12 VOLTS NEL CASSETTO CENTRALE	O	O
REGOLATORE AUTOMATICO VELOCITA' (CRUISE CONTROL)	O	O
RETRONEBBIA A TECNOLOGIA LED	O	O
RUOTA DI SCORTA	O	O
SCHIENALI SEDILI ANTERIORI CON TASCA PORTA-OGGETTI	O	O
SEDILE GUIDA REGOLABILE IN ALTEZZA	O	O
SEDILE POSTERIORE SDOPPIATO ABBATTIBILE 60/40	O	O
SEDILI ANTERIORI RISCALDABILI	O	O
SEGNALATORE LUMINOSO DI SICUREZZA INGOMBRO PORTE ANTERIORI	O	O
SERVOSTERZO	O	O
SOSPENSIONI ANTERIORI MC PHERSON CON BARRA STABILIZZATRICE	O	O
SOSPENSIONI POSTERIORI AUTOLIVELLANTI	O	O
SOSPENSIONI POSTERIORI MULTILINK CON BARRA STABILIZZATRICE	O	O
SCARICO POSTERIORE SDOPPIATO	O	O
SPECCHI ESTERNI ELETTRICI IN TINTA CARROZZERIA CON INDICATORE DI DIREZIONE INTEGRATO	O	O
SPECCHI ESTERNI RISCALDATI	O	O
SPECCHIETTO DI CORTESIA LATO PASSEGGERO CON ILLUMINAZIONE	O	O
SPECCHIETTO DI CORTESIA LATO GUIDA CON ILLUMINAZIONE	O	O
SUPPORTO LOMBARE REGOLABILE PER SEDILE GUIDA	O	O
TASCHE LATERALI PORTE ANTERIORI	O	O
TENDINA COPRIBAGAGLI	O	O
TERGICRISTALLO ANTERIORE CON TEMPORIZZATORE REGOLABILE	O	O
TERGILUNOTTO CON INTERMITTENZA	O	O
TETTO APRIBILE PANORAMICO UV GLASS A COMANDO ELETTRICO	O	O
VETRI ATERMICI DI TONALITA' VERDE	O	O
VETRI ELETTRICI ANT + POST	O	O
VOLANTE REGOLABILE IN ALTEZZA	O	O
VOLANTE A TRE RAZZE - POMELLO MARCE - LEVA FRENO A MANO IN PELLE	O	O

EQUIPAGGIAMENTO A RICHIESTA	
INTERNO IN PELLE	**€ 1.750,00**
VERNICE METALLIZZATA	**€ 400,00**

Nuova Legacy/Outback

Colori disponibili

COLORI DISPONIBILI		NEW LEGACY	NEW OUTBACK
COLORI		2.5	2.5
MONOCOLORE	**Brilliant Silver Metallic**	●	●
	Regal Blue Pearl	●	N/A
	Dark Green Mica	●	N/A
	Atlantic Blue Pearl	●	●
	Obsidian Black Pearl	●	●
	Arctic White Pearl	●	●
	Granet Red Pearl	●	N/A
	Champagne Gold Opal	N/A	●
BICOLORE	**Dark Green Mica**/*Granite Gray Opal*	N/A	●
	Arctic White Pearl/*Granite Gray* Opal	N/A	●
	Champagne Gold Opal/*Granite Gray Opal*	N/A	●

Legenda: ● = Disponibile N/A = Non disponibile